

auto TEST

der **Kaufberater**

**Jetzt
Neu!**



**TOP-THEMA
KOMPAKT-
KLASSE**

Mit AUTO TEST treffen Sie die richtige Wahl!



**MEGA-TEST
Die Top 10 in der
Golf-Klasse**

[PLUS] Die Günstigsten
Die Sparsamsten
Die Wirtschaftlichsten

DAUERTEST
100 000 km im
Volvo V40 D3



VW Polo - wie ein kleiner Golf
Plus: Ibiza- und Fabia-Nachfolger

ab 2017



VW Touran
Alle Stärken & Schwächen des Bestsellers

Kaufberatung



Kia Picanto
City-Zwerg aus Korea - lohnt sich der Kauf?

Modell-Check



SUV-VERGLEICH Fährt der neue Mercedes GLC der Konkurrenz davon?



02

4 190445 002205



EDITORIAL

Liebe Leser,

kein anderes Medium behandelt das Thema Modellkaufberatung so professionell wie AUTO TEST. Mit dieser neuen Ausgabe haben wir unser Profil nochmals geschärft. So finden Sie zu den Kauftipps in den Datenkästen zusätzlich als Fazit individuelle Empfehlungen für spezifische Nutzer- und Fahrertypen.

Neu ist auch, dass die Redaktion in jeder Ausgabe ein Fahrzeugsegment als Top-Thema auf über 30 Seiten in allen Facetten durchleuchtet; in diesem Heft ist es die Kompaktklasse.

AUTO TEST wird Ihnen beim Auto-kauf also wie bisher als verlässi-cher und objektiver Kaufberater zur Seite stehen. Mit knallharten Vergleichstest und umfangreichen Kaufberatungen führen wir Sie künftig noch gezielter zu Ihrem neuen Auto.

Viel Spaß bei der Lektüre, Ihr

Michael Iggena

Michael Iggena, Chefredakteur



KOMPAKTKLASSE MEGA-TEST

10

Die zehn beliebtesten Modelle der Golf-Klasse in Deutschland im Vergleich: Hat der Wolfsburger zu Recht die Nase bei den Verkaufszahlen vorn? Megatest



84

Viel Raum auf kleiner Fläche mit etwas erhöhter Sitzposition versprechen diese vier kleinen Vans. Wie sich Honda, Ford, Citroën und Opel im Vergleich schlagen



90

Ein Blick zurück in die Sechzigerjahre: Leere Tankstellen auf dem Land, passend dazu die Oldies von VW, Audi, Renault und Opel – ein nostalgischer Blick zurück



30

Neuer Touran, optisch fast der Alte – Kaufberatung



80

100 000-Kilometer-Bilanz des kompakten Schweden

Fotos: C. Böttcher, E. Fleischmann, T. Kempe, R. Rätzke, R. Sassen

TOP-Thema Kompaktklasse

- 10 Megatest** Golf-Klasse
Ist der Wolfsburger Bestseller noch immer der beste Kauf?
- 48 Kaufberatung** Opel Astra
Nützliche Kauf Tipps für den Fünftürer

Neuheiten

- 4 Zukunft** VW Polo & Co.
So stellt sich der Konzern künftig auf

Tests

- 30 Kaufberatung** VW Touran
Bestseller nach zwölf Jahren erneuert
- 40 Vergleichstest** Mittelklasse-SUV
Neuer Mercedes GLC gegen Audi Q5, BMW X3 und Volvo XC60
- 64 Vergleichstest** Kleinwagen
Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208 und Seat Ibiza als Dreitürer
- 72 Kaufberatung** Kia Picanto
Koreanischer Zwerg für den City
- 80 Dauertest** Volvo V40 D3
100 000 Kilometer im Kompaktklässler aus Schweden – die Bilanz
- 84 Vergleichstest** kleine Vans
Citroën C3 Picasso, Ford B-Max, Honda Jazz, Opel Meriva – wer ist der Größte?

Ratgeber

- 26 Service** Spartipps & Apps
- 28 Service** Werkstatt- & Autokauf Tipps
- 60 New Mobility** So sieht das Leben mit und ohne eigenes Auto aus
- 70 Service** Sondermodelle, Jahreswagen

Faszination

- 78 Klassiker** 40 Jahre VW Golf GTI
- 90 Oldtimer** Mittelklasse der 60er

Autos in diesem Heft

Audi A3	10
Audi Q5 2.0 TDI quattro	40
Audi L (F103)	90
BMW 1er	10
BMW X3 xDrive 20d	40
Citroën C3 Picasso PureTech 110	84
Ford Focus	10
Ford B-Max 1.0 Ecoboost	84
Honda Jazz 1.3i-VTEC	84
Hyundai i20 Coupe 1.4	64
Hyundai i30	10
Kia Picanto	72
Mercedes A-Klasse	10
Mercedes CLA-Klasse	10
Mercedes GLC 250d 4Matic	40
Opel Karl	76
Opel Corsa 1.0 Ecotec DIT	64
Opel Astra	10, 48
Opel Meriva 1.4 Turbo	84
Opel Rekord B 1500	90
Peugeot 208 PureTech 110	64
Renault Twingo	76
Renault R16	90
Seat Ibiza SC 1.0 EcoTSI	64
Seat Leon	10
Skoda Octavia	10
Toyota Aygo	76
Volvo V40 D3	80
Volvo XC60 D4 AWD	40
VW Golf	10
VW Touran	30
VW Golf I GTI	78
VW 1600 TL	90



AUTO TEST bei FACEBOOK

Neuheiten, Videos und Bemerkenwertes aus dem Redaktionsalltag: Folgen Sie AUTO TEST auf Facebook

Rubriken

- 2 Editorial**
- 47 Leserforum / Impressum**
- 98 Vorschau** auf das April/Mai-Heft

Polo-Position

Von den Kompakten über Vans und SUV bis zur Mittelklasse hat der MQB weite Teile der VW-**Modellpalette** eingenommen. Nur zu den Kleinwagen ist er noch nicht vorgedrungen – bis jetzt, denn der neue Polo steht auf der Pole-Position



Eine markante Sicke zieht sich beim Polo in sechster Generation über die Flanke bis in die Rückleuchten

Neuer Polo



Im Grunde sollte 2016 bei VW das Jahr von Golf und Tiguan sein. Für den Bestseller steht in Kürze das Facelift zur Produkt-halbzeit an, und das erfolgreiche SUV startet in Kürze komplett neu in den Markt. Doch während sich vordergründig alles auf diese beiden konzentriert, werden im Hintergrund längst die Strippen für den nächsten Knaller gezogen: die sechste Generation des Polo.

Zwar hat VW schon beim Facelift des Polo V von einer MQB-Basis gesprochen, doch diese bezog sich nur auf die Euro-6-Motoren, das Infotainment und ein paar neue Assistenzsysteme – genau wie beim neuen Fabia. Vom Unterbau her nutzen beide – sowohl das Polo-V-Facelift als auch der Fabia III – noch die bekannte PQ25-Plattform.

Das wird sich beim neuen Polo ändern, denn er wird, wie der Golf, auf dem modularen Querbaukasten (MQB) stehen und somit eine neue Runde der VW-Kleinwagen einläuten.

Doch beginnen wir zunächst beim Design: Wie bei den jüngst erschienenen Markenbrüdern Passat oder Touran steuert auch beim Polo VI die Leuchtengrafik der Hauptscheinwerfer einen guten Teil zur Optik der Front bei. Beim Polo beschreibt das LED-Tagfahrlicht eine innen nach unten abknickende Augenbraue, während die Blinker im unteren Teil des Scheinwerfers, horizontal gesehen sogar unterhalb des Grills, liegen. Dieser ist nämlich – wie schon beim aktuellen Modell – vergleichsweise schmal ausgeführt, sodass die Scheinwerfer

nach unten weiter in den Stoßfänger hineinragen. Schließlich soll man auch erkennen, dass es sich beim neuen Modell noch immer um einen Polo handelt. Der Stoßfänger mit integrierten Nebel-leuchten kommt in geschwungenem Trapezdesign.

Charakteristisch für die Seitenlinie ist die ausgeprägte Lichtkante auf Höhe der Türgriffe, die vom vorderen Radlauf über den Tankdeckel bis in die Rückleuchten reicht. Die Fensterlinie wird – zumindest in den höheren Ausstattungslinien – von einer schicken Chromleiste betont. Im Bereich der C-Säule macht die Fensterlinie dann einen frechen Knick nach oben, ohne aber die Sicht nach schräg hinten nachhaltig zu beein-

LED-Leuchten mit markanter Grafik zeichnen das Polo-Heck

trächtigen. Die C-Säule selbst ist vergleichsweise schmal geraten, was ebenfalls einen guten Übersicht dienlich ist.

Am Heck geht der Trend auch bei den Kleinwagen zu zweigeteilten Rückleuchten. Hier nimmt VW den Look von Golf und Passat Limousine auf und lässt die Leuchte an der Außenseite nach vorn in Richtung des hinteren Radkastens auslaufen. Der Blinker sitzt – analog zur Front – unter der eigentlichen Unterkante der Heckleuchte und sorgt somit für eine Stufe zwischen hinterem Seitenteil und Heckklappe. Die Leuchtengrafik selbst ist beim Topmodell in LED-Technik ausgeführt, Öffner und Griff der Heckklappe verstecken ▶



sich wieder im beweglichen VW-Logo.

Innen wird die neue Basis freilich einen positiven Einfluss auf das Platzangebot haben. So gehen wir davon aus, dass VW vor allem dem Fond ein paar Zentimeter mehr Raum gönnt, und auch beim Kofferraumvolumen dürften die Wolfsburger nachlegen. Die aktuellen 270 Liter sind in der Klasse allerhöchstens unterdurchschnittlich. Hyundais i20 etwa schafft mit 336 Liter Stauraum deutlich größere Einkäufe nach Hause.

Der Polo kommt in der Topausstattung mit digitalen Instrumenten

Bei den Instrumenten und der Bedienung hat VW ebenfalls Nachholbedarf: Trendline und Comfortline werden ziemlich sicher konventionelle Instrumente erhalten, doch für Highline soll optional eine adaptierte Version des Active Info Displays aus dem Passat und dem kommenden Golf Facelift zum Einsatz kommen. Dazu gesellt sich die dritte Generation des modularen Infotainmentbaukastens, den VW jüngst auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas vorgestellt hat. Im neuem Topsystem steckt ein 9,2-Zoll-Bildschirm inklusive Gestensteuerung. Dabei verzichtet VW komplett auf Schalter. Die Navigation durch die Hauptmenüs erfolgt über vier Sensortasten, der Rest funktioniert

mittels Touchscreen. Die Gestensteuerung beherrscht aktuell lediglich eine horizontale Wischgeste, mit der sich beispielsweise durch Songs oder Bilder blättern lässt. Gut möglich, dass sich VW bis zum Marktstart noch ein paar weitere Features einfallen lässt.

Motorenseitig erwarten wir aktuell nur Detailänderungen, denn die Einliter-Turbo-Dreizylinder mit derzeit 95 und 110 PS sind noch taufisch, und auch der 1.4 TDI hat erst knapp zwei Jahre auf dem Buckel – obwohl er schon ein ziemlich rappeliger Geselle ist, da könnten die VW-Ingenieure durchaus Hand anlegen. Einem Polo GTE als Plug-in-Hybrid stehen wir skeptisch gegenüber. Da ist es zu unsicher, ob sich die teure Technik in einem Kleinwagen rechnet. Wahrscheinlicher ist es, dass VW irgendwann in diesem Jahrzehnt einen eigenen Elektromini in Polo-Größe gegen die geplante Opel-Version des Chevrolet Bolt stellt. Die passende variable Elektroplattform haben die Wolfsburger mit dem E-Bulli „Budd-e“ jüngst präsentiert.

Seat schleppt seinen Ibiza aktuell von Facelift zu Facelift. Das hält den seit 2008 gebauten Spanier zwar künstlich am Leben, so richtig mithalten kann er mit den Konzerngeschwistern aber nicht mehr.



Daher ist es langsam Zeit für ein neues Modell, doch zunächst steht bei Seat für 2016 die Präsentation des neuen SUV auf Tiguan-Basis an. Erst danach darf der Ibiza ins Rampenlicht – wohl auf dem Genfer Salon 2017. Optisch steckt viel Leon im neuen Ibiza, doch eine individuelle Scheinwerferform ohne den angehängten Zacken an der Innenseite darf schon sein. Technisch halten auch hier LEDs Einzug. Im Stoßfänger dominieren

Trapezformen verschiedenster Größen, und markante Bügelfalten auf der Haube sollen den dynamischen Anspruch betonen. In der Seitenlinie läuft die Lichtkante – eine weitere Analogie zum Leon – nicht komplett durch bis zum Heck, sondern endet auf Höhe der Fondtür. Von hinten pfeilt eine weitere Sicke leicht nach oben versetzt bis über den hinteren Türgriff.

Auch beim Seat steigt die Gürtellinie nach hinten an, jedoch ▶

Der Familiendynamiker: Trapezformen und Dreiecke bestimmen die Formgebung des nächsten Ibiza. Die Heckleuchten sind zweigeteilt und in LED-Technik ausgeführt. Zwei gegenläufige Karosseriesicken machen die Seitenlinie unverkennbar

**Neuer
Ibiza**



Wann kommt was?

Noch Ende dieses Jahres rechnen wir mit ersten Polo-Bildern, der Ibiza folgt zum Genfer Salon 2017

2017



VW Polo
(1. Quartal 2017)



Seat Ibiza
(2. Quartal 2017)



Skoda Fabia FL
(4. Quartal 2017)

2018



Audi A1
(2. Quartal 2018)

Neuer A1



Die zweite Generation des A1 macht optisch auf A4, bleibt sich in seinen Grundzügen aber treu. Die Basis stammt wieder vom Polo

einen Tick stärker als beim Polo. Technisch entspricht der neue Ibiza wieder dem VW-Pendant, nur im Interieur gibt es Unterschiede. Das Active Info Display und das große 9,2-Zoll-Infotainment bleiben dem Ibiza wohl vorenthalten.

Auf dem Pariser Salon 2014 hat Skoda die dritte Generation des Fabia vorgestellt. Damit ist der flotte Tscheche aktuell in seinem zwei-

ten Verkaufsjahr und im Grunde noch taufrisch. Doch die Industrie schläft nicht, und so bereitet man sich auch bei Skoda schon mal auf das Facelift vor. Bei diesem bleibt natürlich die Plattform unberührt, was bedeutet, dass der Fabia auch mit dem Mix aus PQ25 und MQB-Elementen in die zweite Lebenshälfte geht. Die Änderungen dürften vorwiegend Elektronik und

Antriebe betreffen. Der Innenraum wird mit moderner Connectivity aktualisiert, es gibt ein paar neue Assistenzsysteme, und die überarbeitete Motorenpalette übernimmt der Fabia vom Polo. Optisch wird die Front nur leicht an den kommenden Skoda-Look angepasst, den sich unser Zeichner schon mal zurechtgelegt

Neuer Fabia



Skoda liftet den Fabia im kommenden Jahr nur ganz dezent: eine Ecke an den Außenseiten des Grills, neue Scheinwerfer und Schürzen

hat: Der Grill ist an den oberen Ecken abgeflacht, die Scheinwerfer erhalten eine neue Kante an der Oberseite, die sich an die Haube anschmiegt. Auch der Stoßfänger wird neu gezeichnet.

Ein weiteres halbes Jahr nach dem Fabia-Facelift steht dann der neue Audi A1 an, dessen Frontdesign noch kantiger ausfällt und eine markante LED-Scheinwerfersignatur tragen wird. Die Unterkante der Leuchten ist – wie beim aktuellen A4 – mit einer Stufe versehen. In der Seitenlinie bleibt der A1 eher dezent, was sich jedoch durch einige Individualisierungsoptionen wie abgesetzte Dachfarben oder Räder ausgleichen lässt.

Von seinen drei Brüdern und Halbbrüdern wird sich der A1 vor allem durch den hochwertigen Innenraum absetzen. Die Instrumente werden digital, das Mitteldisplay riesig und mit einer neuartigen Berührtechnik ausgestattet, die eine haptische Rückmeldung gibt. Audi hat diese Technologie eben auf der

Die **schärfsten** Konkurrenten des Polo

Hyundai i20



■ Ein echter Siebertyp, dieser i20 (siehe Vergleichstest ab Seite 64). Mit frischem Design und moderner Technik ist das aktuelle neue Modell seit Ende 2014 auf dem Markt. Die Benziner mit 1,2 und 1,4 Liter Hubraum verzichten nach wie vor

auf eine Aufladung, dafür gibt es zwei Turbodiesel mit 75 und 90 PS. Unter dem Kürzel N könnte es künftig noch eine sportliche Variante geben, denn im kommenden Jahr startet Hyundai mit dem i20 in der Rallye-Weltmeisterschaft.

Opel Corsa



■ Opel hat den Corsa so grundlegend überarbeitet, dass dabei gleich eine neue Generation herausgekommen ist. Den größten Wandel hat der Innenraum vollzogen, denn das Touch-Bedienkonzept aus dem Adam hat so gar nichts mehr mit

den konventionellen Tasten des Corsa D zu tun. Unter der Haube ist der Dreizylinder-Turbo mit einem Liter Hubraum neu. Diesen gibt es in zwei Leistungsstufen mit 90 oder 115 PS. Das Topmodell OPC leistet nun 207 PS.

Mazda 2



■ Mazdas Kleinster erblickte Ende 2014 das Licht der Autowelt und hat sich in dieser gut eingeführt. Die Motoren sind durch die Bank 1,5 Liter groß, besonders begeistert der 105 PS starke Diesel, der in Kürze auch im größeren Mazda 3 sein

Debüt gibt. Die drei Benziner kommen nach der Skyactiv-Philosophie ohne Turbo aus und leisten 75, 90 oder 115 PS. Ausstattungsseitig setzt Mazda wie gewohnt auf Linien und Pakete; Einzeloptionen gibt dagegen es kaum.

Peugeot 208



■ Nach dem jüngsten Facelift ist der spaßige Peugeot 208 bereit für die zweite Halbzeit. Der fahraktive Franzose mit dem Mini-Lenkrad begeistert mit seiner Handlichkeit und dem neuen 1,2-Liter-Dreizylinder mit 110 PS.

Ebenfalls neu: Mit zwei Individualisierungspaketen lassen sich Exterieur und Innenraum dem eigenen Geschmack anpassen. Das Topmodell GTi hetzt den gleichnamigen Polo nun mit perfekt zum Namen passenden 208 PS.

CES vorgestellt. Der Bildschirm reagiert erst bei starkem Druck, was sich wie das mechanische Einrasten einer konventionellen Taste anfühlt. So sollen Blindeingaben möglich, Fehleingaben vermieden und das Fahren sicherer werden. Zudem lassen sich per Geste Inhalte von einem Display auf das andere oder sogar von einem Gerät – etwa dem Smartphone – auf das andere verschieben. Diese Technik bringt Audi zunächst im nächsten A8, es folgen A6 und schließlich alle weiteren Modelle bis hinunter zum Kleinsten. Die nächste Neue-

erwartung wartet am Heck: Die Rückleuchten des A1 werden – zumindest optional – in OLED-Technologie gefertigt sein. Diese organische Form der LED hat den Vorteil, dass sie sehr kompakt baut, flexibel – etwa in gekrümmten Flächen – einsetzbar ist, keine Hintergrundbeleuchtung benötigt und ein sehr kontraststarkes Bild erzeugt. Dadurch lassen sich viel feinere und variabelere Grafiken darstellen. Nachteil: die (noch) recht kurze Lebensdauer.

Vom Zeitplan her haben wir schon ein paar Details erwähnt,

hier aber noch mal alles im Überblick: Erste Bilder vom neuen Polo erwarten wir noch in diesem Jahr zu sehen – mit viel Glück könnte der kleine Wolfsburger vielleicht sogar schon auf dem Pariser Salon im Herbst stehen. Seat zieht mit dem neuen Ibiza zur Frühjahrsmesse in Genf nach, während der Fabia noch ein bisschen länger durchhalten muss. Wir erwarten das Facelift zur Produkthalbzeit auf der nächsten IAA Ende 2017.

Auf Audis neuen Premium-Kleinwagen müssen wir dagegen noch bis 2018 warten.

auto test Fazit

alexander.bernt
@auto-test.com



VWs neue Kleinwagen generationen strotzen nur so vor **Innovationen**. Digitale Instrumente, moderne Fahrassistenten, Gestensteuerung und OLED-Technik werden in den kommenden Jahren die Kleinwagenklasse erobern. Das alles wird freilich nicht günstig, doch dafür pflegt man im Hause VW die klassische Aufteilung der Marken. Der Polo wird der moderne Kleinwagen für die Masse, der Ibiza der Dynamiker, der Fabia das Vernunftschnäppchen und der A1 der Luxusmini.

Hier erfahren Sie, was eine Cessna 172 und ein **VW Golf** gemein haben. Außerdem klären wir, neben der Frage nach dem besten Kompakten, was **Mercedes CLA** und **Skoda Octavia** mit einem Autobianchi zu tun haben



**auto
TEST**

**MEGA
TEST**

**der meistverkauften
Kompakten
in Deutschland**

TOP 10

**10 Mercedes
CLA**
19 413 Zulassungen*

**9 Hyundai
i30**
24 727 Zulassungen*

**8 Mercedes
A-Klasse**
30 359 Zulassungen*

**7 Seat
Leon**
38 711 Zulassungen*



Kompakte überflieger



Warum diese Klasse Golf-Klasse heißt, wo doch andere schon vorher eine Heckklappe und Frontantrieb hatten? Nun, erinnern Sie sich noch an den Autobianchi Primula? Eben. Und schauen Sie mal die Zulassungszahlen an: Der Golf erhält öfter neue Papiere als Octavia, Astra, A3, Focus und 1er zusammen. Allerdings zählt beim Golf auch der Sportsvan mit, der einem Van näher steht als einem Kompakten.

Den Erfolg hat der Golf übrigens mit der 1956 vorgestellten Cessna 172 gemein; die gilt als das meistgebaute und meistgeflogene Flugzeug der Welt.

Weil sie robust, leicht zu fliegen und günstig im Unterhalt ist, wird die Cessna häufig zur Schulung eingesetzt. Wie der VW übrigens; wer erstmals den Schleifpunkt der Kupplung suchte, tat dies sehr wahrscheinlich einem Golf an.

Wie wir auf die Cessna kommen? Nun, genau so ein Flugzeug hat uns die Fliegervereinigung Schwabach e.V. für das Aufmacherfoto auf ihre Wiese gerollt.

Ob der Golf Ihr persönlicher Favorit ist, sei mal dahingestellt. Wir zeigen und beschreiben neun Alternativen, das ist nun mal das Wesen einer Geschichte, die sich die zehn meistzugelassenen Modelle einer Klasse vornimmt.

Natürlich fängt der Streit schon bei der Auswahl der Kandidaten an: Gehören Mercedes CLA und Skoda Octavia wirklich in diese Klasse? Der eine orientiert sich preislich eher an der Mittelklasse, der andere räumlich. Beide sind mit gut 4,60 Meter Länge tatsächlich nicht mehr wirklich kompakt, doch was sie daraus machen, ist höchst unterschiedlich: Fließheck mit großer, schräger Klappe bei Skoda, ein Mix aus Kombi und Coupé von Mercedes. Immerhin, beide haben eine Heckklappe und Frontantrieb. Wie der Autobianchi Primula übrigens, doch das ist eine andere Geschichte. **Andreas Of**

6 BMW 1er
40 312 Zulassungen*

5 Ford Focus
47 547 Zulassungen*

4 Audi A3
49 396 Zulassungen*

3 Opel Astra
50 770 Zulassungen*

2 Skoda Octavia
53 873 Zulassungen*

1 VW Golf
245 981 Zulassungen*



* Januar bis November 2015 (Quelle: KBA)

Zulassungen: 19 413

PLATZ
10



Mercedes CLA

Der Schönlader

Mercedes hat dem CLA einen formschönen Rucksack aufgeschnallt. Ist er auch ein angenehmer Weggefährte?

■ Widmen wir uns kurz dem sperrigen Namen Shooting Brake. Den übersetzen wir kurz und entschlossen mit Kombi-Coupé, eine Karosserieform, die es in der Golf-Klasse bis vor Kurzem noch nicht gab. Was nicht heißt, dass man den Shooting Brake zwingend benötigt – doch genau darin liegt der Reiz dieser modischen Mischform. Mit seinen 4,63 Metern Länge überragt er die kantigeren Familien-Kombis vom Schläge Variant. Bis zur zweiten Dachsäule ist der Shooting Brake identisch mit dem gleich langen Viertürer-Coupé.

Design ging hier eindeutig vor Nutzwert. Immerhin stecken die 495 Liter Kofferraum ordentlich was weg, erst bei umgelegten Rücksitzen (maximal 1354 Liter) packen Edel-Laster wie der Audi A4 Avant (1430 Liter) mehr ein. Genau gegen solche Gegner soll der Shooting Brake nämlich antreten, deswegen kostet er nur 595 Euro mehr als das Coupé. Für die Stern-Marke ein fast schon aggressiv niedriger Aufpreis. Doch kümmern wir uns ums Fahren. Es ist erstaunlich, wie erwachsen heute ein aufgeladener 1,6-Liter-

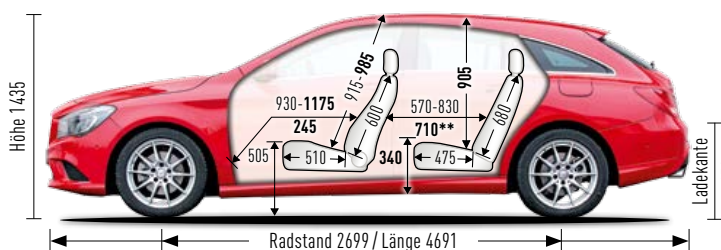
Vierzylinder handeln und klingen kann. Die 156 PS reichen für einen (fast) sportlichen Sprint in 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und sorgen über einen sehr breiten Drehzahlbereich für ordentlich Vortrieb. Wie von der Limousine gewohnt, lenkt das Kombi-Coupé genauso gierig ein, verliebt sich ziemlich schnell in Kurven, durch die es mit minimaler Untersteuer-tendenz huscht. Mit Spurhalte-Assistent und Totwinkelwarner (jeweils 536 Euro), im Spur-Paket beide für 929 Euro, lässt sich der CLA zeitgemäß absichern.



Das Cockpit schmiegt sich eng an den Fahrer. Für das Navi Comand Online berechnet Mercedes stolze 3510 Euro



Die Rückleuchten des Coupés bleiben erhalten und stehen beim Einladen ebenso im Weg wie die hohe Bordkante



Breite*: 1777 / 2032
Innenbreite v./h.: 1435 / 1410
Kofferraum: 495-1354 l
Wendekreis li./re.: 11,0 / 11,0 m

Der Shooting Brake ist der praktische CLA. Hinten bringt das Dach vier Zentimeter mehr Kopffreiheit

Die Fakten

Seit: 4/13 • ab 29 215 Euro •
8 Benzin (122 bis 381 PS), 5 Diesel
(109 bis 177 PS) • 3 Allradversionen •
6-Gang manuell, 7-Gang-DKG •
4-Türer, Kombi • 3 Ausstattungslinien

Tipps

Benzin

Vor allem die Benzinmotoren überzeugen. Der 1,6-Liter-Turbo läuft kultiviert, sparsam und kräftig. Die Doppelkupplungsautomatik (2178 Euro) passt hier hervorragend dazu.

Diesel

Spurten und Sparen gelingt im CLA 200d am besten. 4,1 Liter Diesel sollen Fuhrparkmanager schwach werden lassen. Zurückhaltende Gasfüße erstreicheln sich tatsächlich Werte zwischen vier und fünf Litern.

Benzin	Diesel
CLA 200 SB	CLA 200d SB
Leistung: 115 kW / 156 PS	Leistung: 100 kW / 136 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 300 Nm
ECE-Verbrauch: 5,6 l/s	ECE-Verbrauch: 4,1 l/d
Abgas CO ₂ : 130 g/km	Abgas CO ₂ : 108 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,5 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 9,7 s
Höchstgeschw.: 225 km/h	Höchstgeschw.: 215 km/h
Kilometerkosten: 0,59 €	Kilometerkosten: 0,55 €
Wertentwicklung* SCHWACHE: 60,6 %	Wertentwicklung* SCHWACHE: 64,9 %
ÖKOTREND-Wertung: 81 %	ÖKOTREND-Wertung: 82 %
Preis: ab 32 725 €	Preis: ab 34 540 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Opulent ist die Serienausstattung des CLA nicht, diverse Optikipakete kitzeln das Konto. Kein Wunder, ist doch die Preisliste dicker (und informativer) als die Memoiren diverser „Promi“-Dschungelcamper.

Fazit

➕ Sportliches Handling, moderne Motoren, hochwertige Verarbeitung, zeitgemäße Assistenzsysteme, sehr komfortabel

➖ Selbstbewusste Aufpreispolitik, eingeschränkte Rundumsicht, erschwerte Zuladung durch schmale Heckklappenöffnung

Zulassungen: 24 727

PLATZ

9



Hyundai i30

Der Schwungvolle

Mit modernem Design, neuester Technik und mehr Ausstattung bietet der i30 den großen Konkurrenten Paroli

■ Wer Hyundai kauft, will bewusst günstig fahren. Dabei zeigt sich das Angebot viel umfangreicher, je weiter man im Katalog blättert. Freilich wird der i30 damit nicht günstiger, weiß aber mit anderen Qualitäten zu bestechen. Sechs Ausstattungslinien und fünf Motoren stehen für den Fünftürer zur Wahl, jeweils vier Antriebe für das dreitürige Coupé und den Kombi. In den äußeren Proportionen unterscheiden sich Drei- und Fünftürer nicht, weshalb auch innen weitgehend Gleichstand herrscht. An Platz mangelt es im kompakten

Koreaner ohnehin nicht. Auch Großgewachsene können hinten bequem sitzen, ohne mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung zu gehen. In der ersten Reihe sind die Platzverhältnisse noch großzügiger als hinten. Was das Kofferraumvolumen angeht, zieht der kompakte Koreaner mit maximal 1316 Litern sogar am VW Golf vorbei. Mit der Modellüberarbeitung Anfang 2015 hielten einige sinnvolle Neuheiten Einzug in Hyundai's Erfolgsmodell. In allen Versionen ist nun serienmäßig eine Start-Stopp-Automatik an Bord.

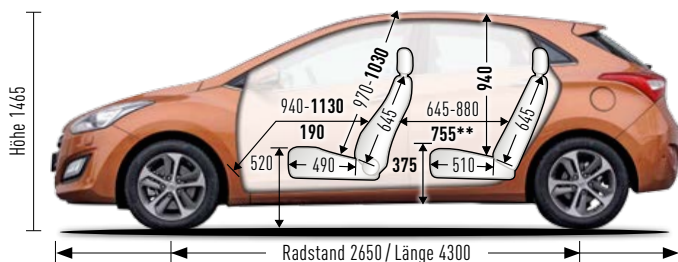
Für eine noch angenehmere Fahrt sorgen optionale Komfortdetails wie ein beheizbares Lenkrad, kühlbare Sitze oder der automatische Einparkassistent (450 Euro). Auch die elektrische Servolenkung wurde etwas verbessert. In Kombination mit dem komfortabel abgestimmten Fahrwerk, das man auf längeren Strecken zu schätzen weiß, wird allerdings immer noch deutlich: Ein Fahrdynamiker ist der i30 nicht. Auf schnelle Kurvenfahrten reagiert er mit Wankbewegungen, auf kleinen Unebenheiten wippt er leicht nach.



Instrumente und Tasten sind übersichtlich angeordnet und gut ablesbar. Das Lederlenkrad lässt sich optional beheizen



Lässig haben die Designer den Stift übers Papier geschwungen. „Fluidic Sculpture“ nennt Hyundai die Formensprache



Abmessungen in Millimetern, 1) Coupé/Fünftürer; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1780 / 2050
Innenbreite v. / h.: 1480 / 1480
Kofferraum: 378-1316 l
Wendekreis li. / re.: 11,2 / 11,0 m

Der i30 vermittelt ein großzügiges Raumgefühl. Auch zu dritt braucht man sich hinten nicht zu grämen

Die Fakten

Seit: 3/12, FL: 3/15 • ab 15 930 Euro • 3 Benzin (100 bis 186 PS), 2 Diesel (110 und 136 PS) • 6-Gang manuell, 7-Gang-DKG • 6 Ausstattungslinien • 3 Karosserievarianten

auto TEST Tipps

Benziner

Im Zeitalter aufgeladener Downsizer wirkt die Motorcharakteristik des 1.6 GDi etwas antiquiert. Erst bei höheren Drehzahlen kommen die 135 PS des Vierzylinders in Schwung. Zügiger geht's im 1.6 Turbo mit 186 PS voran.

Diesel

Gleicher Hubraum, gleiches Drehmoment, doch wir empfehlen den 1.6 CRDi in der stärkeren 100-kW-Variante. Für 600 Euro gibt es lohnenswerte 26 PS obendrauf.

Benziner	Diesel
i30 blue 1.6 GDi	i30 blue 1.6 CRDi
Leistung: 99 kW / 135 PS	Leistung: 100 kW / 136 PS
Drehmoment: 164 Nm	Drehmoment: 280 Nm
ECE-Verbrauch: 5,3 l/s	ECE-Verbrauch: 3,8 l/s
Abgas CO ₂ : 123 g/km	Abgas CO ₂ : 99 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 9,9 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 10,2 s
Höchstgeschw.: 195 km/h	Höchstgeschw.: 197 km/h
Kilometerkosten: 0,44 €	Kilometerkosten: 0,43 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 55,5 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 57,3 %
ÖKOTREND-Wertung: 77 %	ÖKOTREND-Wertung: 79 %
Preis: ab 20 680 €	Preis: ab 22 080 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Die Ausstattungslinien hat Hyundai an die Motorisierungen gebunden. 1.6 GDi und 1.6 CRDi (100 kW) sind erst ab Trend erhältlich und kommen bereits mit Multifunktionslenkrad (beheizbar), Bluetooth und Alurädern.

auto TEST Fazit

➕ **Luftige Platzverhältnisse vorn wie hinten, gute Serienausstattung, zeitgemäßes Infotainment, fünf Jahre Garantie**

➖ **Fahrwerk etwas schwammig, synthetische Lenkung**

Zulassungen: 30 359

PLATZ

8



Mercedes A-Klasse

Der Grünpfeil

■ Die ewig nörgelnde Fachpresse und vor allem die Kunden der Mercedes A-Klasse wünschten sich mehr Komfort, aber keine Abstriche bei der Fahrdynamik. Zu Befehl! Mit der Modellpflege Ende September bekam nun auch der kleinste Stern adaptive Dämpfer. Die Kunden dürfen für 893 Euro (bei AMG Line) respektive 1238 Euro (Style, Urban) bestimmen, ob sie lieber sportlich straff oder angenehm sanft unterwegs sein wollen. Über den Drive Select-Schalter in der Mittelkonsole sind die Modi Eco, Individual, Sport und

Die Verkaufszahlen haben sich mit dem W176 stark erhöht. Mit dem Facelift wollten die Schwaben nachlegen

Comfort anwählbar. Wer sich für Komfort entscheidet, wird ungewohnt deutlich von der A-Klasse verwöhnt. Ein Wechsel in den Sport-Modus sorgt bei hohem Tempo und schnellen Kurvenfolgen für ein besseres Kontrollgefühl – trotzdem bleibt genug Restkomfort bestehen. Eine weitere positive Neuerung findet sich im Cockpit. Zumindest große Menschen dürfen sich über ein kleines Komfortplus dank der sechs Zentimeter ausfahrbaren Sitzauflage freuen. Das macht die tiefe Sitzposition doch gleich viel angenehmer

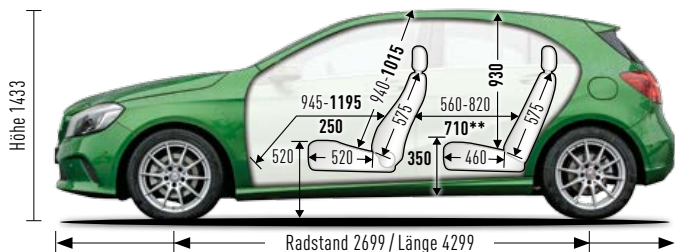
und die A-Klasse langstreckentauglicher. Eine Qualität, die man dem beengten Fond nicht unbedingt zuschreiben möchte. Der schlechten Rundumsicht kann man zumindest mit einer Rückfahrkamera (375 Euro) entgegenwirken. Seit der Modellpflege ist die Linse im Heck versteckt und zeigt sich nur beim Zurücksetzen – ein guter Schutz vor Schmutz und trüber Sicht. Der 1,6 Liter große Turbomotor im A200 mit seinen 156 PS ist nur eine von insgesamt 17 Antriebsoptionen und hängt erstaunlich gut am Gas.



Das bis zu 8 Zoll große Display erlaubt ab Frühjahr die Integration von Smartphones via Apple Play oder Mirror-Link



Außen ist das Facelift an den optionalen Voll-LED-Scheinwerfern und der neuen Rückleuchtengrafik zu erkennen



Breite*: 1780 / 2022
Innenbreite v. / h.: 1440 / 1410
Kofferraum: 341-1157 l
Wendekreis li. / re.: 11,0 / 11,2 m

Im Vergleich zum Raumprimus, dem VW Golf, fehlt es der A-Klasse hinten deutlich an Knie- und Kopffreiheit

Die Fakten

Seit: 9/12, FL: 9/15 • ab 23 746 Euro • 10 Benzin (102 bis 381 PS), 7 Diesel (90 bis 177 PS) • 6-Gang manuell, 7-Gang-DKG • 6 Allradversionen • 4 Ausstattungslinien

Tipps

Benziner

Wie im CLA passt auch hier der 200er am besten. Kultiviert, sparsam und durchzugsstark, lässt er die A-Klasse subjektiv noch leichtfüßiger wirken als den CLA.

Diesel

Der 200d kann dem Benzinern in Sachen Fahrleistungen nicht das Wasser reichen. Er besticht durch Genügsamkeit und bringt die Nadel der Tankanzeige auch bei schnelleren Autobahnetappen kaum aus der Ruhe.

Benziner	Diesel
A 200	A 200d
Leistung: 115 kW / 156 PS	Leistung: 100 kW / 136 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 300 Nm
ECE-Verbrauch: 5,5 l/s	ECE-Verbrauch: 4,1 l/d
Abgas CO ₂ : 128 g/km	Abgas CO ₂ : 106 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,1 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 9,3 s
Höchstgeschw.: 224 km/h	Höchstgeschw.: 210 km/h
Kilometerkosten: 0,51 €	Kilometerkosten: 0,49 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 60,3 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 62,6 %
ÖKOTREND-Wertung: 84 %	ÖKOTREND-Wertung: 83 %
Preis: ab 27 911 €	Preis: ab 28 685 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Style wertet die A-Klasse für 952 Euro mit Sportsitzen und Leichtmetallrädern auf. Urban bietet für weitere 600 Euro nette optische Annehmlichkeiten, die aber nicht in das Budget eines jeden passen.

Fazit

➕ Clevere Technikdetails, viele Assistenzsysteme, sparsame Motoren, gut abgestimmtes Fahrwerk, komfortabel

➖ Schlechte Sicht nach hinten, beengter Fond, hoher Anschaffungspreis, teure Extras

Zulassungen: 38 711

**PLATZ
7**



Seat Leon

Der Heißblüter

Mediterran-sportives Design zum attraktiven Preis. Das Konzept der iberischen VW-Tochter geht endlich auf

Die familieninterne Ausrichtung war also von Beginn an klar abgesteckt. Der Golf bedient den Mainstream, der A3 für die Schickeria und der Leon für sportlich agierende Zeitgenossen. Den Anfang machte im November 2012 der Fünftürer. Vier Monate später feierte der dreitürige SC Premiere. Im Herbst 2013 folgte dann der ST, der erste Kompaktklasse-Kombi der iberischen VW-Tochter. Der SC kommt bereits in der Basis mit toll ausgeformten Sportsitzen. Für Fünftürer und Kombi gibt es sie erst ab FR serienmäßig, in der

Style-Ausstattung nur bei Bestellung des Alcantara-Pakets ab 550 Euro Gesamtpreis. Doch bereits die standardmäßigen Komfortsitze bieten ausreichend Seitenhalt und sind zugleich bequem. Klappt man die Rücksitze um, stehen im Kombi 1470 Liter Stauraum auf einer fast ebenen Ladefläche zur Verfügung und damit 260 Liter mehr als im Fünftürer. Zu beanstanden gibt es wenig. Die Bedienung ist große Klasse. Der Fünf-Zoll-Touchscreen ist bereits ab Reference Serie und funktioniert intuitiv. Insgesamt acht Benziner

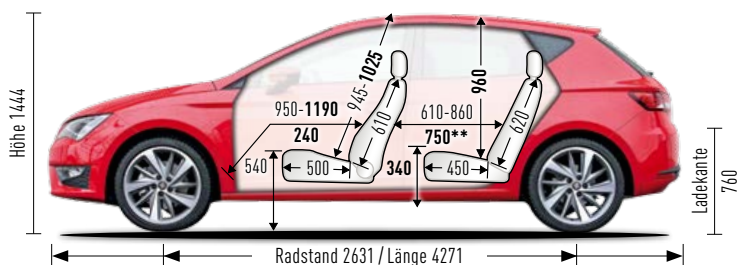
und sechs Diesel decken ein Leistungsspektrum von 86 bis 290 PS ab. Für die Kraftverwaltung stehen je nach Triebwerk manuelle Fünf- oder Sechsganggetriebe sowie das Doppelkupplungsgetriebe (DSG) mit sechs oder sieben Gängen zur Verfügung. Schwächen? Die Härten des FR-Fahrwerks erfordern eine Portion Jugend, dicke Getränkeflaschen finden nicht ordentlich Platz, und die markanten Rückspiegel kosten ein paar Millimeter Spiegelglas. Dennoch – der Leon gibt eine ziemlich gute Partie ab.



Bei der Instrumentierung leistet sich Seat absolut keine Schwächen – Anmutung und Bedienbarkeit stimmen



FR stellt den Leon auf größere Räder, lässt ihn durch ein Doppelendrohr ausatmen und rückseitig per LED leuchten



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1816 / 1975
Innenbreite v./h.: 1470 / 1455
Kofferraum: 380-1210 l
Wendekreis li./re.: 10,9 / 10,9 m

Der Kombi merzt das Manko der hohen Ladekante aus. Bei SC und Fünftürer wird 12 Zentimeter höher gehievt

Die Fakten

Seit: 11/12 • ab 14 990 Euro •
8 Benziner (86 bis 290 PS), 6 Diesel
(110 bis 184 PS), 1 Erdgas (110 PS) •
5-/6-Gang man., 6-/7-Gang-DSG •
3 Karosserievarianten • 7 Ausstatt.

auto TEST Tipps

Benziner

Das Motorenprogramm ist zünftig bis feurig. Wobei sich der kleinste 1.2 TSI mit 86 PS recht zugeknöpft gibt. Bester Kompromiss: 150 PS im 1.4 TSI.

Diesel

Sparsamster im Motorraum des Leon ist der 1.6 TDI mit Start-Stopp-System. Er realisiert einen Normverbrauch von 3,7 Liter. Der getestete 2,0-Liter-TDI mit 150 PS ist ebenfalls äußerst genügsam, entwickelt dabei aber noch mehr Kraft und läuft kultiviert.

Benziner	Diesel
1.4 TSI ACT	2.0 TDI
Leistung: 110 kW / 150 PS	Leistung: 110 kW / 150 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 340 Nm
ECE-Verbrauch: 4,9 l/s	ECE-Verbrauch: 4,3 l/d
Abgas CO ₂ : 114 g/km	Abgas CO ₂ : 110 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,0 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 8,4 s
Höchstgeschw.: 215 km/h	Höchstgeschw.: 215 km/h
Kilometerkosten: 0,45 €	Kilometerkosten: 0,48 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 56,2 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 57,7 %
ÖKOTREND-Wertung: 76 %	ÖKOTREND-Wertung: 78 %
Preis: ab 24 000 €	Preis: ab 25 150 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Zwischen Style und FR liegen 1600 Euro. Style bietet Leichtmetallräder, Multifunktionslenkrad, größeres Soundsystem, Farbdisplay und Bluetooth – ein fairer Deal. Den 1.4 TSI (150 PS) gibt es nur im FR-Trim.

auto TEST Fazit

+ Agiles Fahrverhalten, einleuchtende Bedienung, definierte Handschaltung, sinnvolle Pakete, Vielzahl an Motoren, bequeme Sitze

- Der Fond wirkt durch viel Hartplastik nicht ganz so hochwertig wie das restliche Interieur, karge Basisausstattung

Zulassungen: 40 312

PLATZ

6



BMW 1er

Der Spaß kostet

■ BMW-Käufer sind sicher keine Menschen, die von karger Basis-mobilität überzeugt sind. Auf der Suche nach der Freude am Fahren listet BMW premiumgerecht seitenlange Sonderausstattungen auf, deren Preise in der Addition locker einen neuen Dacia ergeben würden. Die Modellauswahl gestaltet sich ebenfalls knifflig. Dreizehn Antriebe stehen zur Wahl, Handschalter und Automatik sowie Drei- und Fünftürer. Beide sind innen wie außen exakt gleich groß, preislich trennen sie nur 750 Euro. Dazu kommen drei Allrad-

So scharf wie früher fährt der 1er nicht mehr, dafür gewann er an Komfort. Der Spaß blieb, die Preise sind hoch

varianten. Damit bietet der 1er nicht nur eine weit aufgefächerte und aufwendige Antriebspalette, er wird auch seinem Ruf als Streber gerecht. Denn mit 190 PS und bis zu 400 Newtonmetern ist unser Fotoauto als 120d so sportlich, wie man es von einem BMW erwartet. Immerhin schafft es den Spurt von 0 auf 100 in 7,1 Sekunden, macht Überholen auf der Landstraße beim Kickdown mit druckvollem Vorwärtsdrang zum Kinderspiel – nicht zuletzt dank der perfekt abgestimmten Achtstufenautomatik – und trägt bei 222 km/h Spitze

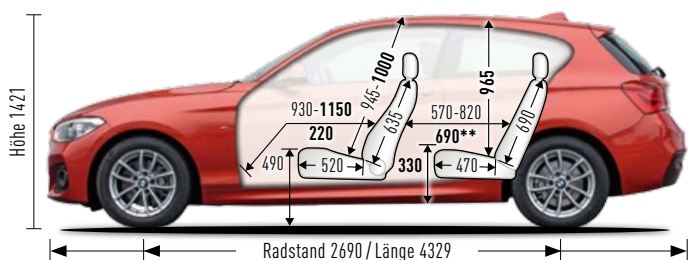
mit Recht das Doppelendrohr. Schließlich wird man ihn auf der Autobahn am häufigsten von hinten sehen. Bei der Ausstattung ist BMW etwas spendabler geworden: Für Highlights wie die LED-Scheinwerfer (790 Euro), die Abstandsregelung oder den Parkassistenten (800 Euro), der auch Lücken quer zu Fahrbahn anfährt, muss man zwar immer noch extra bezahlen, dafür hat der 1er an Serienkomfort gewonnen: Klimaautomatik, i-Drive-Controller und – oh, wie großzügig – das Radio sind jetzt Standard.



Die Bedieneinheiten für Radio und Klima tragen Chrom-einfassungen, die obere Mittelkonsole Klavierlackschwarz



Das Facelift ist nun ein Jahr alt, es brachte dem Heck zweigeteilte Rückleuchten und eine neu geformte Klappe



Breite*: 1765 / 1984
Innenbreite v./h.: 1480 / 1430
Kofferraum: 360-1200 l
Wendekreis li./re.: 10,5 / 10,7 m

In Valencia Orange metallic zieht der 1er mit Sicherheit die Blicke auf sich. Kostenpunkt: 690 Euro

Die Fakten

Seit: 9/11, FL: 3/15 • ab 22 950 Euro • 5 Benzin (109 bis 326 PS), 4 Diesel (116 bis 224 PS) • 3 Allradversionen • 6-Gang manuell/8-Stufen-Automatik • 3-/5-Türer • 5 Ausstattungen

Tipps

Benzin

Empfehlenswert, weil günstig im Unterhalt: der 118i. Verbraucht kaum mehr als der 116i, geht aber temperamentvoller zu Werke und sprintet 2,5 Sekunden schneller gen 100er-Marke.

Diesel

Wer viel fährt, sich über niedrige Tankrechnungen mehr freut als über Hochgeschwindigkeitsetappen spätabends auf der Autobahn, der wird mit dem 118d glücklich. Sehr Eilige nehmen den 120d.

Benzin	Diesel
118i	118d
Leistung: 100 kW / 136 PS	Leistung: 110 kW / 150 PS
Drehmoment: 220 Nm	Drehmoment: 320 Nm
ECE-Verbrauch: 5,0 l/s	ECE-Verbrauch: 4,0 l/d
Abgas CO ₂ : 116 g/km	Abgas CO ₂ : 104 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,5 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 8,3 s
Höchstgeschw.: 210 km/h	Höchstgeschw.: 212 km/h
Kilometerkosten: 0,45 €	Kilometerkosten: 0,48 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 63,2 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 62,4 %
ÖKOTREND-Wertung: 83 %	ÖKOTREND-Wertung: 85 %
Preis: ab 24 800 €	Preis: ab 28 900 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Da wir mit dem fünftürigen 118i in Advantage-Ausstattung bereits bei 26 400 Euro angelangt sind, belassen wir es dabei. Mit an Bord: Nebelscheinwerfer, Einparkhilfe, Bluetooth-Schnittstelle, Multifunktionslenkrad.

Fazit

Hoher Wiederverkaufswert, top Verarbeitung, hohe Funktionalität, sehr komfortabel, präzise Lenkung – ein Fahrtdynamiker

Teure Extras, beengter Zustieg in den Fond beim Dreitürer, mäßige Sicht nach schräg hinten

Zulassungen: 47 547

PLATZ

5



Ford Focus

Der Freudvolle

Die Optik des Testwagen lädt zu Sätzen ein, die grau und Maus kombinieren. Doch das wird dem Focus nicht gerecht

■ Als Focus I erschien, waren die stets etwas biederen Escort-Zeiten vergessen. Federleicht fuhr der Kölner Kompakte seinen Konkurrenten um die Ohren, ohne im Fach Komfort das Federn sein zu lassen. Das ist im Prinzip heute immer noch so, der Focus fährt vergnüglich, federt und dämpft souverän, ohne dafür einstellbare Dämpfer bemühen zu müssen. Doch ein wenig ging die Schärfe im Fahrwerk verloren. Weit mehr stört jedoch die Enge auf der Rückbank, und der weit hereinragende Armaturenräger beschneidet das

Raumgefühl des Fahrers. Dafür sind die Motoren richtig gut – und das ist eindeutig mehr wert als das letzte Prozent Raumökonomie. Als ST wird der Focus außerdem zum Charakterdarsteller. Auch ohne den Fünfzylinder, der ihm beim Modellwechsel verlorenging. Dafür bekam er mit dem Einliter-Dreizylinder einen anderen Charakterantrieb, der leise schnarrend einen niedrigen Verbrauch mit durchaus brauchbarem Temperament kombiniert. Es ist selten, dass ein Motor der 120-PS-Klasse so viel Spaß und Downsizing so

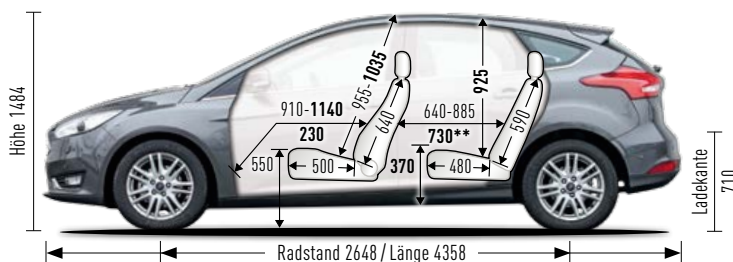
viel Sinn ergibt: fünf Liter Verbrauch, 190 Spitze, 20000 Euro Grundpreis – hier trifft sich das magische Dreieck der meisten Kompaktklasse-Anforderungen. Höchstens durchschnittlich sind dafür das Raumangebot und die Qualitätsanmutung – Premium ist eben woanders. Das macht nichts, die Substanz stimmt; mit dem Facelift kam ein Touchscreen ins Cockpit. Doch man muss nicht tatschen, auch die Sprachbedienung funktioniert ausreichend gut. Die Assistenzsysteme waren schon vorher auf der Höhe der Zeit.



Im Cockpit kommt sich der Fahrer ein wenig eingemauert vor, dafür sind die Bedienelemente gut erreichbar



Ein ausgewogenes Fahrwerk gehört zu den Grundtugenden des Focus, gute Übersicht nach schräg hinten eher nicht



Abmessungen in Millimetern, *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1823 / 2010
Innenbreite v./h.: 1445 / 1410
Kofferraum: 363-1262 l
Wendekreis li./re.: 11,4 / 11,5 m

Knappe Kopffreiheit hinten, sonst unauffällig. Der Turnier (800 Euro Aufpreis) hat 1516 Liter Kofferraum

Die Fakten

Seit: 6/11, FL: 8/14 • ab 16 450 Euro • 7 Benziner (85 bis 350 PS), 5 Diesel (95 bis 185 PS), E-Antrieb (107 kW), LPG (117 PS) • 5/-6-G. manuell, DKG • 4/-5-Türer, Kombi • 5 Ausstattungen

auto TEST Tipps

Benziner

Zum Dreizylinder-EcoBoost raten wir, weil er wirtschaftlich und vergnüglich fährt. Am besten gefällt uns die 125-PS-Version mit sechs Gängen. Sportler wählen den ST mit 250 PS oder den RS mit 350 PS und Allrad.

Diesel

Der 1,5-Liter-Diesel erfreut mit kultiviertem Wesen, munteren Fahrleistungen und niedrigem Normverbrauch. Leider ist er relativ teuer, lohnt sich nur für Vielfahrer.

Benziner	Diesel
1.0 EcoBoost	1.5 TDCi
Leistung: 92 kW / 125 PS	Leistung: 88 kW / 120 PS
Drehmoment: 170 Nm	Drehmoment: 270 Nm
ECE-Verbrauch: 4,7 l/s	ECE-Verbrauch: 3,8 l/d
Abgas CO ₂ : 108 g/km	Abgas CO ₂ : 98 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 11,0 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 10,5 s
Höchstgeschw.: 193 km/h	Höchstgeschw.: 193 km/h
Kilometerkosten: 0,42 €	Kilometerkosten: 0,45 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 53,3 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 53,0 %
ÖKOTREND-Wertung: 82	ÖKOTREND-Wertung: 82
Preis: ab 20 810 €	Preis: ab 23 060 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Beheizbare Außenspiegel, Lederlenkrad, Klimaanlage und ein CD-Radio mit USB-Anschluss gehören zur Ausstattung Trend. Business Edition ergänzt für 1400 Euro um Bluetooth, Navi, Tempomat, Parkpiepser hinten.

auto TEST Fazit

+ Präzises Handling, breite Antriebspalette mit modernen und sparsamen Motoren, zeitgemäßes Infotainment, viele Assistenzsysteme

- Knappe Kopf- und Kniefreiheit im Fond, magere Basisausstattung, schlechte Übersicht nach schräg hinten

Zulassungen: 49 396

PLATZ

4



Audi A3

Der Vielfältige

■ Er ist die randlose Brille unter den Kompakten: fällt nicht auf, sieht gut aus, steht fast jedem. Dieses Jahr ist es übrigens 20 Jahre her, dass der erste A3 präsentiert wurde.

Audi hat den A3 also längst am Markt etabliert und ist bestrebt, seinen Erfolg stetig auszubauen. Mit mehreren Karosserievarianten zum Beispiel: Neben dem Dreitürer gibt es einen Fünftürer, der Sportback heißt und seine 7 Zentimeter Mehrlänge häufig auf Radstand und hinteren Überhang verteilt. Noch einmal 13 Zentimeter

länger ist die Limousine, die optisch den kleinen A4 gibt. Auch ein Cabriolet ist im Angebot, dazu die beiden Sportmodelle S3 und RS3. Die aktuelle Generation ist seit 2012 auf dem Markt, da ist es Zeit für ein Facelift – wir erwarten unter anderem das Virtual Cockpit aus dem TT im A3. Dabei haben die großen runden Uhren ihre Vorteile, sie lassen sich zum Beispiel gut ablesen. Geschwindigkeit und Grafik des MMI, dessen Monitor aus dem flachen Armaturenräger fährt, könnten inzwischen allerdings tatsächlich ein Update ver-

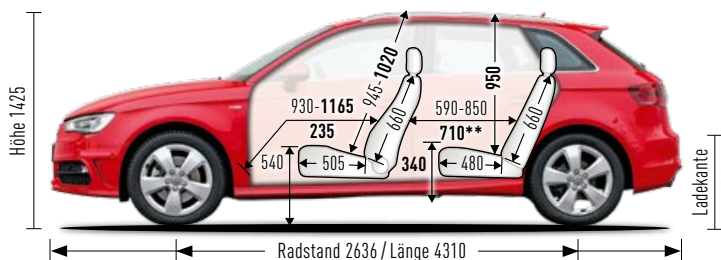
tragen. Nichts zu meckern gibt es beim Fahren: Komfortabel federnd und agil einlenkend, fährt der A3 in seiner Klasse immer noch ganz vorn mit. Auch die fühlbare Qualität hält den Rest auf Distanz; die Materialien fassen sich gut an, sind sauber eingepasst, alles am Auto strahlt Maßhaltigkeit und Sorgfalt aus. Dennoch gehört der A3 zu den leichteren Autos in dieser Klasse. Unsere Empfehlung: der Sportback als Ambiente mit 150 PS. Ob Diesel oder Benziner, das ist abhängig von Ihrer jährlichen Fahrleistung und dem Fahrprofil.



Übersichtliches Cockpit mit engen Fugen. Der Monitor des Navigationssystems (ab 1160 Euro) fährt elektrisch aus



Das Serienfahrwerk federt angenehm straff und lässt den A3 in angemessener Eile um Kurven flitzen



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1785 / 1966
Innenbreite v./h.: 1475 / 1460
Kofferraum: 380-1220 l
Wendekreis li./re.: 10,9 / 11,0 m

900 Euro und sieben Zentimeter mehr Länge machen den A3 zum Sportback und damit zum praktischeren Auto

Die Fakten

Seit: 7/13 • ab 22 450 Euro •
7 Benzin (110 bis 367 PS), 3 Diesel
(110 bis 184 PS), Hybrid (204 PS),
Erdgas (110 PS) • 3-/5-Türer,
Limousine, Cabrio • 6 Ausstattungen

Tipps

Benziner

Der 1.4 TFSI mit Zylinderabschaltung (Cylinder on Demand, COD) motorisiert den A3 harmonisch; kräftig und kultiviert erzeugt er ansprechende Fahrleistungen, ohne zu saufen.

Diesel

Von den Newtonmetern her kann der kleine Diesel unserem Benzinertipp die Stirn bieten. Wir raten dennoch zum 150 PS starken 2.0 TDI, der viel souveräner loslegt und gar nicht so viel mehr verbraucht als der 1.6 TDI.

Benziner	Diesel
1.4 TFSI COD ultra	2.0 TDI
Leistung: 110 kW / 150 PS	Leistung: 110 kW / 150 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 320 Nm
ECE-Verbrauch: 4,8 l/s	ECE-Verbrauch: 4,1 l/d
Abgas CO ₂ : 112 g/km	Abgas CO ₂ : 108 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,2 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 8,7 s
Höchstgeschw.: 220 km/h	Höchstgeschw.: 218 km/h
Kilometerkosten: 0,46 €	Kilometerkosten: 0,50 €
Wertentwicklung* SCHWACHE: 57,1 %	Wertentwicklung* SCHWACHE: 55,0 %
ÖKOTREND-Wertung: 81	ÖKOTREND-Wertung: 81
Preis: ab 25 550 €	Preis: ab 28 600 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal; Sportback

Ausstattung

Ambition oder Ambiente? Je nachdem, worauf Sie mehr Wert legen: 17-Zoll-Aluräder und Sportsitze oder Ambientelicht und Einparkhilfe hinten. Lässt sich natürlich auch einzeln bestellen. Geschmacksache.

Fazit

Sehr ausgereifter Kompakter, den es in sehr vielen Varianten gibt, moderne Assistenzsysteme und Motoren, solide Verarbeitung

Das Infotainment dürfte schneller rechnen und die elektronische Feststellbremse sensibler arbeiten; Audi verlangt recht hohe Preise

Zulassungen: 50 770

PLATZ

3



Opel Astra

Der Verfolger

■ Ewiger Zweiter hinter dem Golf war der Astra zuletzt nicht mehr, da hat ihm der Skoda Octavia den Rang abgelassen. Mit dem Astra K will Opel wieder angreifen, hat dazu an den beiden größten Kritikpunkten angesetzt: Bis zu 200 Kilogramm leichter wurde das neue Modell und innen geräumiger. Die Diät ist spürbar, Kurven nimmt der kompakte Opel mit mehr Elan, beschleunigt mit den gleichen Motoren kräftiger. Bekannt ist der 1,6-Liter-Diesel, der nicht so leise läuft, wie es Opel mit dem Begriff Flüsterdiesel andeuten möchte.

Als Konkurrent des Golf hat es der Astra noch nie leicht. Doch jetzt greift er wieder neu an – leichter und geräumiger

Macht nichts, die 136-PS-Variante zieht fein und säuft nicht. Da passt es gut, dass der Astra dermaßen erleichtert um Kurven fegt, dass es schon Freude macht. Schwächen zeigt er beim Federungskomfort; der ist gerade auf kurzen Unebenheiten eher von der herben Sorte. Ein Adaptivfahrwerk wie beim Vorgänger gibt es nicht mehr. Schade, dass die Preisliste nicht übersichtlicher wurde. So gibt es mit Business und Edition zwei ähnlich ausgestattete Linien zu unterschiedlichen Preisen für das Basisauto und die Extras. Wegen des

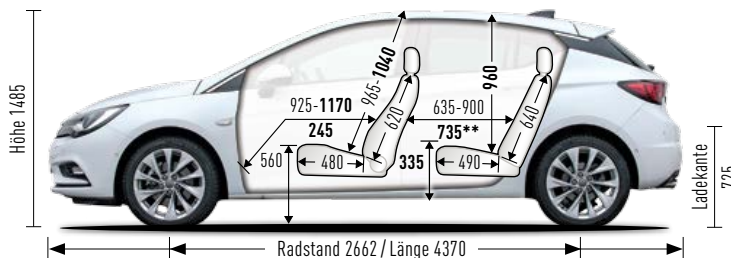
Preisvorteils und weil es das sehr gute Matrix-LED-Licht (1350 Euro) nicht für Edition gibt, ist Business unser Tipp. Auch gut: OnStar für 490 Euro verhilft dem Astra zu einem WLAN-Hotspot und der Möglichkeit, per Smartphone den Standort des Autos abzufragen. Wo steht er also, der Astra? Auf der Rückbank ist nun mehr Raum für Knie und Kopf, mehr Dynamik gibt es auch. Das Gemecker beschränkt sich auf Kleinigkeiten wie die karg wirkende Innenausstattung oder dass der Abrollkomfort flauschiger ausfallen könnte.



Das Navi mit 8-Zoll-Bildschirm kostet für den Astra Business 990 Euro, serienmäßig ist ein Radio mit Bluetooth



Neue Leichtigkeit, auch optisch: Der kürzere und leichtere Astra K fährt flinker als der Typ J, bleibt sich optisch treu



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1809/2042
Innenbreite v./h.: 1450/1440
Kofferraum: 370-1210 l
Wendekreis li./re.: 11,1/11,3 m

Im Vergleich zum Vorgänger bietet der Astra auf der Rückbank nun mehr Platz. Vorn gab es nie Grund zur Klage

Die Fakten

Seit: 10/15 • ab 17 260 Euro •
5 Benzin (100 bis 200 PS), 4 Diesel
(95 bis 160 PS) • 5-/6-Gang, 5-Gang
autom. (105 PS), 6-St.-Automatik •
5-Türer, Kombi • 4 Ausstattungslinien

auto TEST Tipps

Benziner

Der 1.4 Turbo passt mit seinem harmonischen Wesen gut zum Astra. Für die gerade mal 1250 Euro teurere 150-PS-Version sprechen die besseren Fahrleistungen und die Möglichkeit, eine Automatik zu bestellen.

Diesel

Auch den 136-PS-Diesel gibt es mit einer Wandlerautomatik – für günstige 1295 Euro übrigens. Weitere Varianten des 1.6 CDTi: mit 95, 110 und – doppelt aufgeladen – 160 PS.

Benziner	Diesel
1.4 Turbo Ecoflex	1.6 CDTi Ecoflex
Leistung: 110 kW / 150 PS	Leistung: 100 kW / 136 PS
Drehmoment: 245 Nm	Drehmoment: 320 Nm
ECE-Verbrauch: 5,5 l/100 km	ECE-Verbrauch: 3,7 l/100 km
Abgas CO ₂ : 124 g/km	Abgas CO ₂ : 99 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,5 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 9,6 s
Höchstgeschw.: 215 km/h	Höchstgeschw.: 205 km/h
Kilometerkosten: 0,43 €	Kilometerkosten: 0,42 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 59,4 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 61,3 %
ÖKOTREND-Wertung: 79	ÖKOTREND-Wertung: 81
Preis: ab 20 850 €	Preis: ab 23 200 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal

Ausstattung

Wer clever kombiniert, kann mit der eigentlich für Flottenkunden gedachten Linie Business Geld sparen, ohne verhandeln zu müssen. Außerdem gibt es hier, anders als bei Edition, das Matrix-LED-Licht.

auto TEST Fazit

+ Ordentlich Platz im Innenraum, motiviertes Fahrverhalten, sparsame Motoren, innovative Extras wie LED-Licht und WLAN-Hotspot

- Der Astra dürfte auf kurze Unebenheiten weniger steifbeinig ansprechen und teilweise hochwertiger eingerichtet sein

Zulassungen: 53 873

PLATZ

2



Skoda Octavia

Der große Klare

Wenn Kant einen Kompakten fahren könnte, dann wäre ein Skoda Octavia die vernünftigste Wahl

■ Der große Bruder des Golf. Ob der Octavia zur Kompakt- oder Mittelklasse gehört, ist ein beliebtes Diskussionsthema unter Kollegen. Konzernhierarchie und Kraftfahrt-Bundesamt sind sich einig: Kompaktklasse. Preislich kommt das hin, auch Gegenwert und Assistenzsysteme entsprechen dem, was wir und die Käufer von einem Kompakten erwarten. Thema Assistenz: Einen Abstandstempomat gibt es, er ist mit 620 Euro recht günstig, er regelt nur bis 160 km/h. Nicht schlimm, doch man sollte es vorher wissen.

Einen Spurhalteassistenten gibt es für 770 Euro oder im Paket. Einen Totwinkelwarner gibt es für den Octavia nicht, beim Golf hingegen schon. Auch ein Adaptivfahrwerk spart sich Skoda. Dafür schlägt das Raumangebot die Konkurrenz, und das Kofferraumvolumen verläßt so manchen Mittelklasse-Kombi: 590 Liter packt das Fließheck ein – ganz große Klappe für einen Kompakten. Das helle Interieur des Testwagens betont den luftigen Eindruck. Wer es lieber kuschlig-eng hat, soll halt eine A-Klasse fahren.

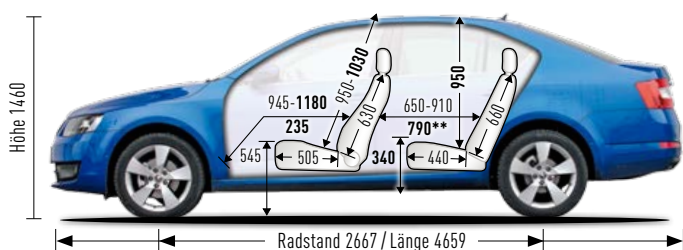
Beim Fahren verhält sich der Octavia unauffällig, rumpelt höchstens unbeladen etwas unsanft über kleine Unebenheiten – das gibt sich bei Beladung. Manche Materialien mögen sich etwas einfacher anfühlen als im Golf, doch wen stört das schon? Als störend könnte sich die Länge von 4,66 Metern erweisen, doch Parksensoren am Heck sind bei Ambition serienmäßig. Für 660 Euro mehr liefert Skoda den Octavia übrigens als Kombi mit 1740 Liter maximalem Ladevolumen. Da käme selbst der Philosoph Kant ins Grübeln.



Klare Gestaltung, ein luftiger Raumeindruck und praktische Details im Octavia-Cockpit. Echter Handbremshebel



Sachlicher als den Octavia kann man eine Fließheck-Limousine kaum gestalten. Ein Heckwischer kostet 80 Euro extra



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1814 / 2017
Innenbreite v./h.: 1470 / 1455
Kofferraum: 590-1580 l
Wendekreis li./re.: 10,9 / 11,1 m

Eindeutige Stärke des Octavia ist sein Kofferraum; schon das Fließheck steckt mehr weg als manche Kombis

Die Fakten

Seit: 2/13 • ab 16 990 Euro •
6 Benzin (85 bis 230 PS), 4 Diesel
(90 bis 184 PS), Erdgas (110 PS) •
Vorder- / Allradantrieb • Fließheck-
Limousine, Kombi • 6 Ausstattungen

Tipps

Benzin

Der 1.4 TSI reicht in allen Lebenslagen, doch manchmal darf es etwas mehr sein: der 2.0 TSI im RS etwa. Sparsame Wenigfahrer nehmen den 1.2 TSI mit 110 PS. Reicht auch.

Diesel

Im Grunde genügt der 1.6 TDI vollauf. Doch wer das Reise- und Ladetalent des Octavia nutzen möchte, ist mit dem kräftigen und sparsamen 2.0 TDI am besten bedient. Gibt's auch mit 184 PS im RS.

Benzin	Diesel
1.4 TSI	2.0 TDI
Leistung: 110 kW / 150 PS	Leistung: 110 kW / 150 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 340 Nm
ECE-Verbrauch: 5,1 l/s	ECE-Verbrauch: 4,0 l/d
Abgas CO ₂ : 117 g/km	Abgas CO ₂ : 105 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,4 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 8,4 s
Höchstgeschw.: 215 km/h	Höchstgeschw.: 220 km/h
Kilometerkosten: 0,48 €	Kilometerkosten: 0,48 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 59,5 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 59,5 %
ÖKOTREND-Wertung: 76 %	ÖKOTREND-Wertung: 78 %
Preis: ab 20 830 €	Preis: ab 25 590 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal; Limousine

Ausstattung

Ambition. Damit kostet der 1.4 TSI 23 230 Euro, für den 2.0 TDI ist dies die Basis. Wichtigste Merkmale: Klimaanlage, höhenverstellbare Vordersitze mit Lendenwirbelstütze, Tempomat und Zugriff auf Extras.

Fazit

➕ Geräumig wie kein anderer in dieser Klasse, absolut konkurrenzfähige Preise, solide verarbeitet, einfach bedienbar

➖ Sehr karge Basisausstattung, unbeladen spricht die Federung ruppig an, Lücken im Assistenz- und Infotainmentangebot

Zulassungen: 245 981

PLATZ

1



VW Golf

Die Nummer eins

Fast jeder saß schon am Steuer eines Golf. Man muss ihn nicht mögen, doch ein richtig gutes Auto ist er allemal

Der erste war ein roter Golf III TDI – Fahrschulauto. Jetzt stehen wir vor Nummer sieben und staunen schon ein wenig. Denn den Golf meint man zu kennen. Und wundert sich doch, dass das noch Kompaktklasse sein soll: Dieses komfortbeflissene Fahrwerk, diese Durchdachtheit in vielen Dingen. Zum Beispiel, dass auch nach mehreren Hundert Kilometern Regenfahrt die Seitenscheiben und die Außenspiegel sauber genug sind, um Durch- und Rückblick zu gewähren. Sollte der Rücken in den breiten, gut stützenden

und vielfältig einstellbaren Komfortsitzen doch ermüden, knetet ihn die Massagefunktion wieder wach – für 655 Euro inklusive beheizbarer Komfortsitze. Abstandstempomat, Bi-Xenonlicht mit Adaptivfunktionen, Einstellfahrwerk – alles da. Wenn auch gegen teils heftige Aufpreise, das Adaptivlicht kostet 1915 Euro. Und in Sachen Lichttechnik überholt den Golf inzwischen auch der kleinere Polo, der hat nämlich optional LED. Macht nichts, die Bi-Xenonscheinwerfer überzeugen und sind ein Kauf Tipp.

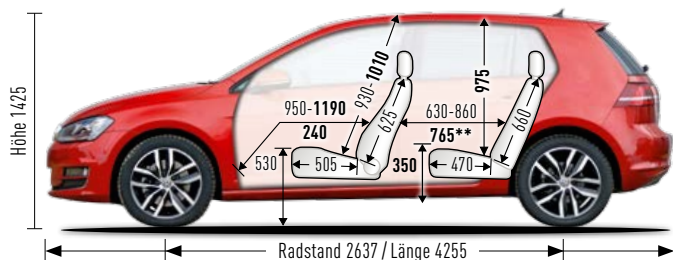
Wie sähe er also aus, unser Golf? Mit 150 PS ist Comfortline die Basisausstattung; dazu kommen die hinteren Türen für 900 Euro extra. Sinnvoll und teuer ist das Fahrerassistenz-Paket, das für 2725 Euro Abstandstempomat, Ausparkassistent, Bi-Xenon mit Fernlichtautomatik, Totwinkelwarner, Licht- und Regensensor bietet. Wir müssten dazu noch das tastenreiche Multifunktionslenkrad kaufen (190 Euro). Die Klimaautomatik für 380 Euro nehmen wir ebenso wie Metalliclack (560 Euro). Rot käme auf 225 Euro.



Im Highline (+ 1675 Euro) glänzt schwarzer Klavierlack. Navi Discover Pro mit 20,3-cm-Bildschirm für 2515 Euro extra



Aufpreiskunde: Sunset Red Metallic kostet 560 Euro, die hinteren Türen 900 Euro und LED-Rückleuchten 245 Euro



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1799 / 2027
Innenbreite v. / h.: 1480 / 1455
Kofferraum: 380-1270 l
Wendekreis li. / re.: 10,9 / 11,1 m

**Raumökonomie ist eine Golf-Tugend:
Platz für fünf Passagiere und
parkfreundliche Abmessungen**

Die Fakten

Seit: 9/12 • ab 17 650 Euro •
7 Benziner (85 bis 300 PS), 3 Diesel
(110 bis 184 PS), Erdgas (110 PS),
Elektro (85 kW), Hybrid • 3-/5-Türer,
Kombi, Cabrio, Sportsvan • 9 Linien

auto TEST Tipps

Benziner

Schlaues Köpfchen: Der 1.4 TSI legt bei Teillast seine zwei inneren Zylinder still, reduziert damit die Reibung, erhöht die Last in den beiden äußeren Zylindern und spart so Sprit. Richtig flott und leise ist der Motor auch noch.

Diesel

Ein knurriges Laufgeräusch und eine Anfahrtschwäche kann man dem Zweiliter-TDI vorwerfen, alles andere ist fein, und gegen Abwürgen beim Anfahren hilft das DSG (1875 Euro).

Benziner	Diesel
1.4 TSI ACT	2.0 TDI
Leistung: 110 kW / 150 PS	Leistung: 110 kW / 150 PS
Drehmoment: 250 Nm	Drehmoment: 340 Nm
ECE-Verbrauch: 4,7 l S	ECE-Verbrauch: 4,1 l D
Abgas CO ₂ : 109 g/km	Abgas CO ₂ : 106 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,2 s	Beschleunigung 0-100 km/h: 8,6 s
Höchstgeschw.: 216 km/h	Höchstgeschw.: 216 km/h
Kilometerkosten: 0,44 €	Kilometerkosten: 0,48 €
Wertentwicklung* SCHWACKE: 59,4 %	Wertentwicklung* SCHWACKE: 59,0 %
ÖKOTREND-Wertung: 82	ÖKOTREND-Wertung: 81
Preis: ab 25 100 €	Preis: ab 27 275 €

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15 % Sonderausstattungsanteil pauschal; 5-Türer

Ausstattung

Comfortline birgt im Wesentlichen Bordcomputer, Einparkhilfe, Radio und ist für 1.4 TSI und 2.0 TDI die Basis, kostet sonst 1025 Euro. Highline (+1750 Euro) kommt mit Bi-Xenon, Alurädern, Komfortsitzen.

auto TEST Fazit

+ Kompakte Abmessungen, solide Verarbeitung, komfortabel abgestimmtes Fahrwerk, präzise Lenkung, große Motorenvielfalt

- Hohe Preise, blickungünstig tief eingebauter Navi-Bildschirm, zu viele und zu kleine Tasten am Lenkrad (ausstattungsabhängig)

Gut gekauft – Tipps zur Kompaktklasse

Wenn Max und Sabine Mustermann in Deutschland ein Auto kaufen, dann geben sie im Schnitt 27 189 Euro aus. Das liegt mitten in der Kompaktklasse; Kleinwagen sind in der Regel günstiger, SUV teurer – beide Segmente folgen in der Beliebtheit den Kompakten und stellen damit die Mittelklasse in den Schatten. So gesehen sind die Kompakten die statistische Mittelklasse. Was bekäme Familie Mustermann denn nun für jene 27 189 Euro, die sie im Schnitt ausgibt?

■ Ausstattung

Einen Audi A3 zum Beispiel. Den gäbe es in unserem Beispiel mit dem 125-PS-Benziner in der Ausstattungslinie Ambition mit vier Extras: Einparkhilfe am Heck, Connectivity-Paket, Klimaautomatik und Tempomat. Laut Liste sind wir bei 27 110 Euro, es ist ein Dreitürer in Rot, Weiß oder Schwarz. Metallic kostet 690, der Sportback 900 Euro Aufpreis.

BMW rückt für 24 800 Euro einen schwarzen 118i heraus. Die Einparkhilfe hinten und die Freisprecheinrichtung kaufen wir im Advantage-Paket (1600 Euro) zusammen mit Lederlenkrad und Tempomat. Wir haben 789 Euro übrig, die in das ConnectedDrive Services-Paket sinnvoll investiert sind: Nun haben wir auch ein Navigationssystem, das Staus in Echt-

zeit anzeigt und weitere Online-Funktionen bietet. Alternativ wäre auch eine Klimaautomatik statt der serienmäßigen Klimaanlage drin oder, mit etwas Toleranz bei der finanziellen Obergrenze, das elektrische Glasschiebedach.

Finanzielle Toleranz ist erst recht bei der A-Klasse angesagt. Für den durchschnittlichen Kaufpreis eines Neuwagens in Deutschland gäbe es den 122 PS starken A 180 als Style. Das Ausstattungspaket enthält neben Alurädern ein Sitzkomfort-Paket. Die enthaltenen Sportsitze und Zierteile werben den kleinen Mercedes optisch auf. Preislich haben wir jetzt noch Luft für ein Extra: Sitzheizung, Tempomat oder das Achtzoll-Display kämen in Frage.

Einen CLA gäbe es zum Durchschnittspreis kaum als frei konfigurierbaren Neuwagen, eher schon mit Tageszulassung.

Keine finanziellen Probleme erwarten den Durchschnittskäufer beim Konfigurieren eines neuen Ford Focus. Auch Opel Astra, Seat Leon, Skoda Octavia und erst recht der Hyundai i30 halten ausreichend Abstand zu unserer Obergrenze von 27 189 Euro.

Der Hyundai i30 kostet in der Ausstattung Style und mit 135 PS 22 400 Euro. Wir wählen alle drei möglichen Extras: Bi-Xenoncheinwerfer um 1150, Metallic für 550 und das Navigationssystem

Sicherheit

Euro NCAP verschärft ständig die Kriterien. Seit 2013 braucht ein Auto für den fünften Stern aktive Sicherheitssysteme; Notbremsassistenten etwa, die einen Auffahrunfall verhindern helfen. Diese Systeme werden auch getestet. Einen guten Insassenschutz bieten alle zehn Kompakten.

Modell (Testjahr)	Wertung				
Audi A3 (2012)	★★★★★	95 %	87 %	74 %	86 %
BMW 1er (2012)	★★★★★	91 %	83 %	63 %	86 %
Ford Focus (2012)	★★★★★	92 %	82 %	72 %	71 %
Hyundai i30 (2012)	★★★★★	90 %	90 %	67 %	86 %
Mercedes A-Klasse (2012)	★★★★★	93 %	81 %	67 %	86 %
Mercedes CLA (2013)	★★★★★	91 %	75 %	74 %	81 %
Opel Astra (2015)	★★★★★	86 %	84 %	83 %	75 %
Seat Leon (2012)	★★★★★	94 %	92 %	70 %	71 %
Skoda Octavia (2013)	★★★★★	93 %	86 %	66 %	66 %
VW Golf (2012)	★★★★★	94 %	89 %	65 %	71 %

*  Insassenschutz  Kindersicherheit  Fußgängerschutz  aktive Sicherheit

für 1300 Euro. Der i30 kostet nun 25 400 Euro.

Der Focus kommt als Business Edition mit Technologie- und Winterpaket (Notbrems- und Fahrspurassistent, Sitzheizung), Bi-Xenon, Metallic, Totwinkelassistent

sowie den Leichtmetallrädern auf 25 415 Euro; auch Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Navigation sind dabei. Motorisiert ist er mit dem 125 PS starken Dreizylinder.

Den Astra, mit 125 PS aus einem Vierzylinder, konfigurieren



Ranking - Entscheidungshilfe

Top-10-Tipps in Zahlen: SCHWACKE bewertet die Wertstabilität, ÖKOTREND die Umweltfreundlichkeit über den Lebenszyklus und J.D. Power die Kundenzufriedenheit

		Preis (€)	Wertstabilität (%)	Umweltfreundlichkeit (%)	Kundenzufriedenheit* (%)
Benziner					
Diesel					
Audi A3	1.4 TFSI (150 PS)	25 550	57,1	81	78,6
	2.0 TDI (150 PS)	28 600	55,0	81	
BMW 1er	118i (136 PS)	24 800	63,2	83	79,3
	118d (150 PS)	28 900	62,4	85	
Ford Focus	1.0 EcoBoost (125 PS)	20 810	53,3	82	77,7
	1.5 TDCi (120 PS)	23 060	53,0	82	
Hyundai i30	1.6 GDI (135 PS)	20 680	55,5	77	76,9
	1.6 CRDi (136 PS)	22 080	57,3	79	
Mercedes A-Klasse	A 200 (156 PS)	27 911	60,3	84	81,1
	A 200d (136 PS)	28 685	62,6	83	
Mercedes CLA	CLA 200 (156 PS)	32 725	60,6	81	81,1
	CLA 200d (136 PS)	34 450	64,9	81	
Opel Astra	1.4 Turbo (150 PS)	20 850	59,4	79	77,4
	1.6 CDTi (136 PS)	23 200	61,1	81	
Seat Leon	1.4 TSI (150 PS)	24 000	56,2	76	78,9
	2.0 TDI (150 PS)	25 150	57,7	78	
Skoda Octavia	1.4 TSI (150 PS)	20 830	59,5	76	80,5
	2.0 TDI (150 PS)	25 590	59,5	78	
VW Golf	1.4 TSI (150 PS)	25 100	59,4	82	79,9
	2.0 TDI (150 PS)	27 725	59,0	81	

Alle Modelle mit kleinster verfügbarer Ausstattung und manueller Schaltung; *im Schnitt zwei Jahre alte Modelle

Top 20 Privatkäufer	Anzahl*
1. VW Golf	74 286
2. Skoda Octavia	18 478
3. BMW 1er	18 342
4. Mercedes A-Klasse	16 546
5. Ford Focus	14 359
6. Seat Leon	13 394
7. Audi A3	12 003
8. Hyundai i30	11 374
9. Opel Astra	9 849
10. Mercedes CLA	8 076
11. Mazda 3	5 187
12. Toyota Auris	4 798
13. Peugeot 308	3 609
14. Kia Cee'd	3 199
15. Citroën C4	3 074
16. Renault Mégane	2 965
17. Honda Civic	2 191
18. Volvo V40	2 171
19. VW Beetle	1 913
20. Nissan Pulsar	1 600

Quelle: KBA; *Januar bis November 2015

wir als Business. Der Opel kostet, ergänzt um Einparkhilfe vorn und hinten, Sitz- und Lenkradheizung sowie Navigation und Aluräder 23 270 Euro.

Einen Seat Leon mit 125-PS-TSI verteuern wir mithilfe des Style-

Pakets, Lack in frischem Limagrün, Klimaautomatik und kleinen Helferlein auf 23 875 Euro.

Den Skoda Octavia Style 1.4 TSI hieven wir mit Metallic, DAB-Radio, Navigation und Sitzheizung auf 26 700 Euro Listenpreis.

Alternativen

Interessant sind vor allem folgende Modelle: Der Mazda 3, bei den Privatkäufern auf Rang 11, gefällt mit handlichem Fahrverhalten und sehr guten Dieselmotoren, weniger mit seiner Raumökonomie.

Der Kia Cee'd gefällt als Alternative zum Hyundai i30. Überlegenswert ist der schön schlicht gestaltete und sehr praktische Peugeot 308. Ganz neu kommt von Renault der Mégane. Auch er ist ein klassischer Golf-Spieler.

Andreas Of



Der AUTO TEST-Index beleuchtet in zehn Einzelwertungen die wichtigsten Komfortmerkmale der auf den vorherigen Seiten getesteten Bestsellermodelle. Die Gesamtwertung ergibt sich aus der Summe dieser Einzelwertungen

Einstieg



Große, weit öffnende Türen sowie ein breiter und hoher Türausschnitt: Der Octavia ist für Einsteiger wie gemacht. Kapitelsieg, volle Punktzahl.

Skoda Octavia	100,0
Audi A3 Sportback	80,0
Ford Focus	80,0
Hyundai i30	80,0
Opel Astra	80,0
Seat Leon	80,0
VW Golf	80,0
BMW 1er	60,0
Mercedes A-Klasse	60,0
Mercedes CLA	40,0

Raumgefühl



Auch große Menschen sitzen auf der Rückbank des Octavia bequem und mit Platz in alle Richtungen. Der ist in A-Klasse / CLA deutlich knapper.

Skoda Octavia	90,0
Hyundai i30	80,0
VW Golf	80,0
Audi A3 Sportback	70,0
Ford Focus	70,0
Opel Astra	70,0
Seat Leon	70,0
BMW 1er	60,0
Mercedes A-Klasse	50,0
Mercedes CLA	50,0

Sitzposition



In Audi A3, Opel Astra (Bild) und VW Golf finden unterschiedliche Statuen jeweils passende Positionen auf rückenfreundlichen Polstern.

Audi A3 Sportback	90,0
Opel Astra	90,0
VW Golf	90,0
Skoda Octavia	86,7
Ford Focus	85,0
Mercedes A-Klasse	85,0
Mercedes CLA	85,0
Seat Leon	85,0
BMW 1er	80,0
Hyundai i30	80,0

Kofferraum



Gegen den Kofferraum des Octavia kommt in dieser Klasse kein Konkurrent an. Wer also häufig Sperriges transportiert, liegt hier richtig.

Skoda Octavia	95,0
Hyundai i30	60,0
Audi A3 Sportback	55,0
Ford Focus	55,0
Opel Astra	55,0
Seat Leon	55,0
VW Golf	55,0
BMW 1er	45,0
Mercedes A-Klasse	45,0
Mercedes CLA	35,0

Verkehrsfläche



Das kommt von der Opulenz des Octavia: 4,66 Meter, das entspricht einem BMW 3er und nicht dem 1er, wie er mit 4,33 Metern daneben parkt.

BMW 1er	68,4
Mercedes A-Klasse	68,4
Hyundai i30	68,3
VW Golf	68,0
Audi A3 Sportback	67,9
Seat Leon	67,3
Opel Astra	65,8
Ford Focus	65,4
Mercedes CLA	62,5
Skoda Octavia	60,3

Wendekreis



In dieser Kategorie haben wir es mit Wendekreisen um die elf Meter zu tun, mit leichten Vorteilen für sechs Kandidaten.

Audi A3 Sportback	60,0
BMW 1er	60,0
Ford Focus	60,0
Mercedes CLA	60,0
Seat Leon	60,0
VW Golf	60,0
Hyundai i30	50,0
Mercedes A-Klasse	50,0
Opel Astra	50,0
Skoda Octavia	50,0

Funktionalität/Bedienbarkeit



Seit BMW aufgehört hat, den Blinkerhebel rechts an die Lenksäule zu stecken, hat sich die Ergonomie stetig verbessert.

BMW 1er	90,0
Audi A3 Sportback	85,0
Skoda Octavia	85,0
VW Golf	85,0
Hyundai i30	80,0
Mercedes A-Klasse	80,0
Opel Astra	75,0
Seat Leon	75,0
Ford Focus	70,0
Mercedes CLA	65,0

Sicherheitsausstattung



Assistenten wie jener, der beim Spurwechsel vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt, verbessern die Sicherheit. Im Bild: A-Klasse.

Mercedes A-Klasse	70,0
Mercedes CLA	70,0
VW Golf	60,0
Audi A3 Sportback	50,0
BMW 1er	50,0
Ford Focus	50,0
Hyundai i30	50,0
Opel Astra	50,0
Seat Leon	50,0
Skoda Octavia	50,0

Variabilität



Mehr als Sitzlehnen umklappen ist hier nicht üblich. Kein Wunder, dass der Golf mit doppeltem Ladeboden vorn liegt.

VW Golf	60,0
Audi A3 Sportback	50,0
Seat Leon	50,0
BMW 1er	40,0
Mercedes A-Klasse	40,0
Hyundai i30	30,0
Opel Astra	30,0
Ford Focus	20,0
Mercedes CLA	20,0
Skoda Octavia	20,0

Komfortausstattung



Sitzheizung, Tempomat, Klimaautomatik machen den Alltag etwas bequemer und bringen Punkte. Ganz vorn: Hyundai i30.

Hyundai i30	100,0
Opel Astra	86,7
Skoda Octavia	73,3
Ford Focus	66,7
VW Golf	66,7
BMW 1er	53,3
Mercedes A-Klasse	53,3
Mercedes CLA	53,3
Seat Leon	53,3
Audi A3 Sportback	40,0

Gesamtwertung des AUTO TEST-Index:

1. Skoda Octavia	71,0	2-
2. VW Golf	70,5	3+
3. Hyundai i30	67,8	3+
4. Opel Astra	65,2	3
5. Audi A3 Sportback	64,8	3
6. Seat Leon	64,6	3
7. Ford Focus	62,2	3
8. BMW 1er	60,7	3-
9. Mercedes A-Klasse	60,2	3-
10. Mercedes CLA	54,1	4+

Unsere Bewertungsgrundlage

Als Grundlage des AUTO TEST-Index dienen die Bewertungen aus unseren Vergleichstests. Die von den einzelnen Probanden erreichten Punkte sind zur übersichtlichen Darstellung in Prozente umgerechnet. 100 Prozent bedeuten also die maximal erreichbare Wertung. Werte mit einer Nachkommastelle, wie etwa bei der Sitzposition, ergeben sich durch ungerade Maximalpunkte im Vergleichstestschema.

Bei identischem Prozentwert erfolgt die Sortierung in alphabetischer Reihenfolge. Bei der Verkehrsfläche, die sich aus Länge x Breite des jeweiligen Modells errechnet, gehen wir vom Smart als Referenzauto aus – der Fortwo ist mit der kleinsten Verkehrsfläche also unser 100-Prozent-Auto. Aus dem AUTO TEST-Index können Sie nach Ihren Präferenzen Ihren eigenen Sieger küren.



Andreas Of / André Huster

Z E I T E T W A S N E U E S Z U P R O B I E R E N



DER NEUE JAZZ.

Sie sind auf der Suche nach dem perfekten Begleiter? Dann ist der neue Jazz genau die richtige Wahl: praktisch, stylisch und immer startklar – egal, was Sie Neues probieren möchten.

- Immer in Verbindung: mit dem Infotainmentsystem Honda CONNECT*.
- Platz, wenn es darauf ankommt: mit bis zu 1.314 Liter Kofferraumvolumen**, variablen Magic Seats™ und dem besten Raumangebot seiner Klasse.
- Sparsam und effizient unterwegs: mit dem brandneuen 1.3 Liter i-VTEC Motor.
- Sicherheit geht vor: mit modernsten Fahrerassistenzsystemen für echten Rundum-Schutz.



Kraftstoffverbrauch Jazz in l/100 km: innerorts 6,2–5,3; außerorts 4,5–4,1; kombiniert 5,1–4,6. CO₂-Emission in g/km: 120–106. (Alle Werte gemessen nach 1999/94/EG.) *Ab Ausstattungsvariante Comfort optional erhältlich.

** Mit umgeklappter Rücksitzbank bis Dach. Abbildung zeigt Sonderausstattung. Mehr Infos auf honda.de

Zahlen & Daten

Fakten, Fakten, Fakten – der Kompaktklasse. AUTO TEST nennt **die günstigsten, die sparsamsten und die wirtschaftlichsten Modelle**

Die Verkaufszahlen in der Kompaktklasse des vergangenen Jahres sind nur ein Barometer für den Autokauf (Tabelle rechts). Hier sehen Sie, wie beliebt die einzelnen auf dem hiesigen Markt erhältlichen Modelle sind. Kaufen Sie einen der Topseller, werden Sie diesen beim Wiederverkauf auch schneller wieder los. Vorausgesetzt, Sie beherzigen unsere Tipps zum Autokauf (Seite 29).

Mit über 780 000 verkauften Modellen ist das Kompaktklassensegment nach wie vor das beliebteste in Deutschland – gefolgt von den weiterhin aufstrebenden SUV und den Kleinwagen. Ganz oben auf dem Treppchen (wie gewohnt) der VW Golf, wobei in dessen Verkaufszahlen auch der gut laufende Golf Sportsvan mit einzählt.

Auf drei weitere Faktoren sollten Sie beim Autokauf ein Augenmerk haben: Bei welchem Hersteller bekomme ich günstige Modelle? So zum Beispiel in unserer Übersicht unten links, wo die Basispreise der einzelnen Modelle starten. Ebenso lohnt der Blick auf unsere Verbrauchsübersicht (Tabelle unten Mitte). Hier zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede schon bei den Sparsamsten der Sparsamen. Als Drittes sind die Kilometerkosten nicht aus dem Auge zu verlieren (Tabelle unten rechts), damit Ihr Wunschmodell nach der Anschaffung finanziell nicht aus dem Ruder läuft.

Mit AUTO TEST finden Sie Ihr Traumauto. Wir unterstützen Sie zusätzlich mit unseren Kaufberatungen aktueller Modellen – auch in diesem Heft.

A. Kuhlrig

Günstigster Kaufpreis



So günstig fährt Deutschland – unsere Übersicht zeigt das jeweils billigste Modell der Baureihe. Aber aufgepasst, die Basismodelle sind in puncto Motor und Ausstattung oft stark abgespeckt

Günstigster Verbrauch



Am Toyota Prius Plug-in-Hybrid beißen sich hier alle anderen die Zähne aus. Verbrauchswunder haben aber auch ihren Preis. Bester mit konventionellem Antrieb: Peugeot 308 BlueHDi 120

Neuzulassungen 2015¹⁾

Kompaktklasse	gesamt 2015	+/- % ³⁾	Dez. 2015
1. VW Golf, Golf Sportsvan	263 195	6,4	17 214
2. Skoda Octavia	57 907	10,0	4034
3. Opel Astra	56 079	21,4	5309
4. Audi A3	52 382	-12,8	2986
5. Ford Focus	51 677	4,4	4130
6. BMW 1er	46 340	-6,3	6028
7. Seat Leon	42 125	4,7	3414
8. Mercedes A-Klasse	32 658	-10,9	2299
9. Hyundai i30	27 161	13,6	2434
10. Mercedes CLA	21 092	93,5	1679
11. Skoda Rapid	17 869	-9,5	818
12. Toyota Auris	14 508	-19,7	156
13. Renault Mégane	14 404	-16,0	1106
14. Peugeot 308	14 164	33,7	897
15. Mazda 3	13 327	-4,7	552
16. Kia Cee'd	12 010	-10,9	666
17. Citroën C4	10 112	-17,9	652
18. Nissan Pulsar	7874	387,9	466
19. Volvo V40	7006	-19,7	582
20. Honda Civic	6870	6,1	520
21. VW Beetle	4074	-41,1	256
22. Alfa Giulietta	2291	-11,4	180
23. Seat Toledo	1454	-30,4	131
24. Citroën DS4	1263	-23,5	76
25. VW Jetta	1142	-	75
26. Mitsubishi Lancer	1048	11,1	47
27. Nissan Leaf	948	16,7	27
28. Toyota Corolla Limousine	566	-29,3	24
29. Toyota Prius	563	-25,1	17
30. Lexus CT	236	-11,3	26
31. Subaru WRX	147	20,5	7
32. Subaru Impreza	39	-86,6	6
sonstige	104	-90,7	3
gesamt	782 635	+3,2	56 817

Günstigste km-Kosten²⁾



Laufende Kosten sind beim täglichen Autogebrauch nicht zu vernachlässigen. Das Ranking zeigt das pro Kilometer günstigste Modelle einer jeden Baureihe, oben der Skoda Rapid Spaceback

Modell	kW/PS	€
1. Kia Cee'd 1.4 CVT Attract	73/99	14 990
Seat Leon 1.2 TSI	63/86	14 990
Seat Toledo 1.2 TSI	66/90	14 990
4. Skoda Rapid Spaceback 1.2 TSI Active	66/90	15 590
5. Hyundai i30 blue 1.4	74/101	15 930
6. Toyota Auris 1.33 VVTi	73/99	15 990
7. Ford Focus 1.6 Ti-VCT Ambiente	63/86	16 450
8. Renault Mégane Energy Tce 100 Life	74/101	16 790
9. Citroën C4 PureTech 110 Live	81/110	16 990
Honda Civic 1.4 i-VTEC S	73/99	16 990
Skoda Octavia 1.2 TSI Active	63/86	16 990
12. Peugeot 308 PureTech 82 Access	60/82	17 200
13. Opel Astra 1.4 Selection	74/101	17 260
14. VW Golf 1.2 TSI BMT Trendline	63/86	17 650
15. Mazda 3 Skyactiv-G 100 Prime-Line	74/101	17 690
16. Mitsubishi Lancer 1.6 MIVEC	86/117	17 990
Nissan Pulsar 1.2 DIG-T Visia	85/116	17 990
18. VW Beetle 1.2 TSI BMT	77/105	18 150
19. Subaru Impreza 1.6i Trend	84/114	18 600
20. Toyota Corolla 1.3 VVTi Cool	73/99	18 790
21. Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V Impression	77/105	19 950
22. VW Jetta 1.2 TSI BMT	77/105	22 250
23. Audi A3 1.2 TFSI Attraction	81/110	22 450
24. BMW 116i	80/109	22 950
25. Nissan Leaf Visia 24 kWh	80/109	23 060 ⁴⁾
26. Volvo V40 T2	90/122	23 450
27. Mercedes A 160	75/102	23 747
28. Citroën DS4 PureTech 130	96/131	23 990
29. Toyota Prius 1.8 VVTi	100/136	26 850
30. Lexus 200h	73/99	26 950
31. Mercedes CLA 180	90/122	29 215
32. Subaru WRX STi Active	221/300	41 900

Modell	kW/PS	l/100 km • CO ₂ (g/km)	€
1. Toyota Prius Plug-in (Hybrid)	100/136	2,1 S • 49	36 600
2. Peugeot 308 BlueHDi FAP 120	88/120	3,1 D • 82	24 050
3. Citroën C4 BlueHDi 100 86g	73/99	3,3 D • 86	22 740
4. Audi A3 1.6 TDI ultra	81/110	3,4 D • 89	25 750
BMW 116d EfficientDynamics Ed.	85/116	3,4 D • 89	26 200
Ford Focus 1.5 TDCi Econetic 88g	77/105	3,4 D • 88	23 010
Opel Astra 1.6 CDTi	81/110	3,4 D • 90	21 360
Seat Leon 1.6 TDI Ecomotive	85/116	3,4 D • 89	20 010
Seat Toledo 1.4 TDI	66/90	3,4 D • 89	20 290
Skoda Rapid 1.4 TDI	66/90	3,4 D • 89	18 090
VW Golf 1.6 TDI BlueMotion ⁵⁾	81/110	3,4 D • 89	22 900
12. Mercedes A 180d BlueEff. Edit.	80/109	3,5 D • 89	27 852
Renault Mégane Energy dCi 110 ⁶⁾	81/110	3,5 D • 90	20 600
14. Honda Civic 1.6i-DTEC	88/120	3,6 D • 94	20 890
Hyundai i30 blue 1.6 CRDi	81/110	3,6 D • 94	19 330
Lexus CT 200h (Hybrid)	73/99	3,6 S • 82	26 950
81/110	3,6 D • 94	19 990	
Volvo V40 D2	88/120	3,6 D • 94	25 880
19. Mercedes CLA 180d	80/109	3,7 D • 98	31 416
Skoda Octavia 1.6 TDI	66/90	3,7 D • 98	20 190
21. Citroën DS4 BlueHDi 120	88/120	3,8 D • 100	25 990
Kia Cee'd 1.6 CRDi 136	100/136	3,8 D • 94	20 190
23. Alfa Giulietta 1.6 JTDM 16V	88/120	3,9 D • 103	23 150
24. Toyota Auris 1.4 D-4D ⁷⁾	66/90	4,0 D • 105	18 490
VW Jetta 2.0 TDI BMT	81/110	4,0 D • 105	24 950
26. Toyota Corolla 1.4 D-4D	66/90	4,1 D • 106	21 040
27. VW Beetle 2.0 TDI BMT	81/110	4,3 D • 112	20 850
28. Mazda 3 Stufenh. Skyactiv-D 150	110/150	4,9 D • 104	25 290
29. Mitsubishi Lancer 1.6 ClearTec	86/117	5,5 S • 128	17 990
30. Subaru Impreza 1.6i	84/114	6,2 S • 144	18 600
31. Subaru WRX STi	221/300	10,5 SP • 242	41 900
- Nissan Leaf	80/109	k. A.	23 060 ⁴⁾

Modell	kW/PS	€/km	€
1. Skoda Rapid Spaceback 1.2 TSI	66/90	0,344	15 590
2. Skoda Octavia Combi 1.2 TSI	63/86	0,359	17 650
3. Seat Leon SC 1.2 TSI	63/86	0,361	14 990
4. Seat Toledo 1.2 TSI	66/90	0,367	14 990
5. Kia Cee'd 1.4 CVT	73/99	0,371	14 990
6. VW Golf 1.2 TSI BMT	63/86	0,375	17 650
7. Opel Astra 1.0 Turbo	77/105	0,376	17 960
8. Toyota Auris 1.4 D-4D	66/90	0,379	18 490
9. Peugeot 308 PureTech 82	60/82	0,384	17 200
Citroën C4 PureTech 110	81/110	0,384	16 990
11. Ford Focus 1.0 EcoBoost	74/101	0,385	17 860
Hyundai i30 blue 1.4	74/101	0,385	15 930
13. Mazda 3 Skyactiv-G 100	74/101	0,391	17 690
14. Nissan Pulsar 1.2 DIG-T	85/116	0,395	17 990
15. Honda Civic 1.4i-VTEC	73/99	0,406	16 990
16. VW Beetle 1.2 TSI BMT	77/105	0,409	18 150
17. Toyota Corolla 1.4 D-4D	66/90	0,411	21 040
18. Renault Mégane dCi 95 ⁴⁾	70/95	0,418	19 550
19. BMW 116i	80/109	0,419	22 950
Audi A3 1.2 TFSI	81/110	0,428	22 450
21. Alfa Giulietta 1.6 JTDM 16V	88/120	0,436	23 150
22. Mitsubishi Lancer 1.6 ClearTec	86/117	0,437	17 990
23. Mercedes A 160	75/102	0,450	23 747
24. VW Jetta 1.2 TSI BMT	77/105	0,455	22 250
25. Subaru Impreza 1.6i	84/114	0,456	18 600
26. Volvo V40 D2	88/120	0,458	25 880
27. Citroën DS4 PureTech 130	96/131	0,467	23 990
28. Mercedes CLA 180d	80/109	0,499	31 416
29. Subaru WRX STi	221/300	0,823	41 900
- Lexus LF 200h	73/99	k. A.	26 950
- Nissan Leaf	80/109	k. A.	23 060 ⁴⁾
- Toyota Prius	k. A.	k. A.	k. A.

1) Quelle KBA; 2) Quelle Schwacke; 3) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum; 4) plus Batteriemiete oder 28 960 € bei Batteriekauf; 5) alternativ: VW Golf 1.4 GTE Hybrid (1,5 S • 35 g/km, 36 900 €); 6) Auslaufmodell; 7) alternativ: Toyota Auris Hybrid (3,5 S • 79 g/km, 22 900 €)



APP-FAHRT!

Sie haben ein Auto? Und ein Smartphone? Dann sollten Sie **clevere Fahr- und Spar-Apps** nutzen und so bei jeder Tour Zeit und Geld sparen

In Deutschland gab es Ende 2015 über 35 Millionen Autofahrer und mehr als 45 Millionen Smartphone-Nutzer – Tendenz steigend. Die genaue Schnittmenge zwischen beiden Gruppen ist statistisch nicht erfasst, sie dürfte aber sehr groß sein. Die kleinen Alleskönner mit der enormen Rechenpower fahren also fast immer mit. Was liegt näher, als ihre Talente zu nutzen und sich den grauen Autoalltag durch ein paar bunte Apps zu verschönern?

Die Auswahl an hilfreichen Mini-Programmen fürs Mobiltelefon ist riesig. Für nahezu jeden Zweck gibt es eine passende Anwendung. Wir haben uns für Sie umgesehen und neun besonders clevere Apps aus den Bereichen Tanken, Autokauf und Blitzer für die Betriebssysteme von Apple (iOS für iPhone), Google (Android) und Windows (Win) gefunden. Damit können Sie nicht nur Geld, sondern auch viel Zeit und Stress sparen – App sofort!

Tank-Apps

Preise vergleichen lohnt sich immer



Clever-Tanken.de

clever-tanken.de gibt es bereits seit 1999, seit 2013 nutzt die App bereits die Markttransparenzstelle. Auch die Preise von Premiumsorten sowie Auto- und Erdgas werden angezeigt, die Community kann aktuelle Preise melden. Nutzer mit Google-Konto können einen Preisalarm einrichten.

Kosten: gratis

System: Android, iOS, Win



Mehr tanken

Auch „Mehr tanken“ nutzt die Daten der Markttransparenzstelle. Der Preisvergleich ist sehr übersichtlich, die Umkreissuche praktisch. In einer Favoritenliste lassen sich bevorzugte Tankstellen speichern. Bei Bedarf kann man schnell und unkompliziert die Navigation zur ausgewählten Tankstelle starten.

Kosten: gratis

System: Android, iOS, Win



ADAC-Spritpreise

Die Tank-App des ADAC nutzt ebenfalls die Preisinfos des Kartellamts. Sie zeigt alle Tankstellen in der Nähe und nach einem Fingertipp auch den Preis für Super, E10 oder Diesel. So lassen sich die Preise schnell vergleichen. Der Nutzer kann ein Luftbild der ausgewählten Tankstelle ansehen und sich die Route dorthin anzeigen lassen.

Kosten: gratis

System: Android, iOS

Autokauf-Apps

Nie wieder ein Schnäppchen verpassen

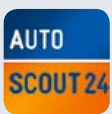


mobile.de

Das größte Angebot an Neu- und Gebrauchtwagen in Deutschland hat mobile.de. Die App hilft beim Anbieten eigener Fahrzeuge ebenso wie bei der Suche nach Autos, Lastwagen, Motorrädern und Wohnwagen. Den Standort des Fahrzeugs zeigt mobile.de auf einer Karte an. Zudem lassen sich Ihre Suchen speichern.

Kosten: gratis

System: Android, iOS



Autoscout24.de

Autos und Motorräder aus Deutschland und acht weiteren Ländern bietet die App von Autoscout24.de. Bei der Fahrzeugsuche helfen Suchaufträge und Alarmfunktion, im Magazin finden sich praktische Infos wie Testberichte. Mit der App können Sie eigene Inserate erstellen, Suchen speichern oder ein Versicherungsangebot ausrechnen.

Kosten: gratis

System: Android, iOS, Win



Autohaus

Bei Deutschlands größtem Gebrauchtwagenhändler stehen etwa 2500 Gebrauchtwagen auf dem Gelände – und in der App. Weil Autohaus die Gebrauchten in großem Stil einkauft, liegen die Preise sogar oft unter den Notierungen von DAT und Schwacke. Aus der App können Sie sofort Telefonkontakt zum Händler aufnehmen.

Kosten: gratis

System: Android, iOS

Blitzer-Apps

Die sparen Geld und retten Lappen



iCoyote

Wer mit dem Präriewolf heult, bekommt Blitzer-Warnungen in Echtzeit. Und zwar in Deutschland oder ganz Europa (kostenpflichtig). Die App warnt außerdem vor Baustellen, Staus und Unfällen sowie seit Kurzem vor Geisterfahrern. Außerdem hilft sie, das geparkte Auto wiederzufinden. Die App lebt von ständigen Live-Updates der Nutzer.

Kosten: gratis

System: Android, iOS, Win



Blitzer.de

Mehr geht nicht! Blitzer.de hat die meisten Nutzer. Und eine weltweite Datenbank stationärer Blitzanlagen. Ein Erfolgsgeheimnis der App dürfte sein, dass Fahrer schnell und einfach neue Blitzer melden und abgebaute abmelden können. So sind stets alle zuverlässig und in Echtzeit über mobile Blitzer informiert.

Kosten: gratis

System: Android, iOS, Win



POI-Warner-Lite

Sehr übersichtliche Anzeige des gefahrenen und des erlaubten Tempos. Diese App hat nach eigenen Angaben die größte Blitzerdatenbank Europas. Mit insgesamt 28 000 hinterlegten festen Blitzanlagen sind Autofahrer in Deutschland und fast ganz Europa ziemlich gut geschützt vor teuren Fotos. Was fehlt, sind die mobilen Blitzer in Echtzeit.

Kosten: gratis

System: iOS



auto TEST Fazit

Diese Apps sind **smarte Helfer** für jeden Autofan. Benzin brauchen wir alle – warum nicht **beim Tanken sparen**? Die Autobörsen zu durchstöbern, macht Spaß. **Blitzer- oder Stauwarnungen** haben wir alle uns schon mal gewünscht. attila.langhammer@auto-test.com

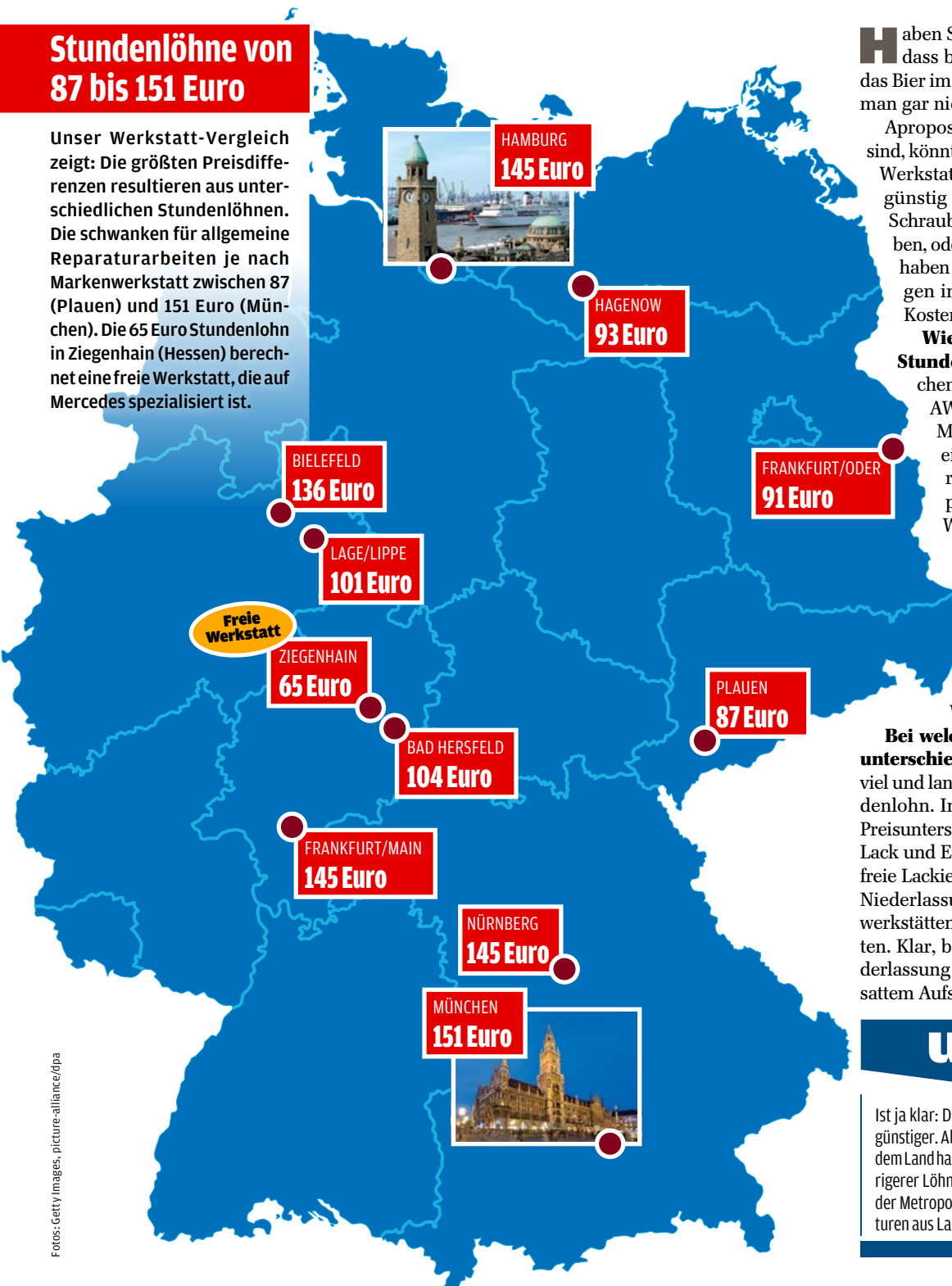
Von Meisterhand...

...geprüft: Bei Markenwerkstätten gibt es **riesige Preisunterschiede**. Wir haben verglichen und geben Ihnen eine Reihe von nützlichen Tipps, um Kosten zu sparen

Werkstatt-Stundenlöhne: auf dem Land oft günstiger

Stundenlöhne von 87 bis 151 Euro

Unser Werkstatt-Vergleich zeigt: Die größten Preisdifferenzen resultieren aus unterschiedlichen Stundenlöhnen. Die schwanken für allgemeine Reparaturarbeiten je nach Markenwerkstatt zwischen 87 (Plauen) und 151 Euro (München). Die 65 Euro Stundenlohn in Ziegenhain (Hessen) berechnet eine freie Werkstatt, die auf Mercedes spezialisiert ist.



Haben Sie sich auch schon mal gewundert, dass beim Wochenendausflug aufs Land das Bier im Alten Dorfkrug so billig ist? Da will man gar nicht mehr aufhören zu trinken!

Apropos! Wo wir schon mal auf dem Land sind, könnten wir doch gleich unser Auto in die Werkstatt bringen. Denn wenn der Wirt so günstig zapft, kann der Meister doch fürs Schrauben keine Wucherrechnung schreiben, oder? AUTO TEST macht den Test. Wir haben Vertragshändler und Niederlassungen in der Stadt und auf dem Land um Kostenvoranschläge gebeten.

Wie erklären sich unterschiedliche Stundenlöhne? Auf der Rechnung tauchen keine Stundenlöhne, sondern nur AW auf – das sind Arbeitswerte à fünf Minuten. Für jede Reparatur gibt es eine feste Anzahl von AW. Einzige Variable auf der Rechnung ist der Preis pro AW-Wert, und diesen legen die Werkstätten selbst fest.

Muss ein sechs Jahre altes Auto noch in die Markenwerkstatt? Das ergibt manchmal sogar Sinn. Hier sind Festpreise bei Standardreparaturen möglich. Auch in Sachen Garantieverlängerung bei regelmäßiger Wartung in einer Vertragswerkstatt.

Bei welchen Reparaturen sind die Preisunterschiede am größten? Überall dort, wo viel und lange gearbeitet wird – Stichwort Stundenlohn. In unseren Stichproben beträgt der Preisunterschied bei einer neuen Tür inklusive Lack und Einbau fast 1000 Euro. So viel ist der freie Lackierer günstiger im Vergleich zu einer Niederlassung. Und wo lassen viele Markenwerkstätten lackieren? Dreimal dürfen Sie raten. Klar, beim freien Lackierer. Und die Niederlassung schreibt Ihnen eine Rechnung mit sattem Aufschlag.

Unser Tipp

Ist ja klar: Die freie Werkstatt auf dem Land ist oftmals günstiger. Aber das ist überraschend: Markenhändler auf dem Land halten dagegen, bieten viele Arbeiten dank niedrigerer Löhne günstiger an als teure Niederlassungen in der Metropole. Wir meinen: Für arbeitsintensive Reparaturen aus Land fahren, spart richtig Geld.

Achtung Kostenfalle

So wird Autofahren billiger

Wer bei Autokosten nur an Spritpreise denkt, vergisst das Wichtigste: **Fixkosten, Wartung und Wertverlust** sind ebenso gewichtige Posten bei den jährlichen Mobilitätsaufwendungen, und das beginnt schon beim Autokauf – AUTO TEST hat ein paar **Tipps für Sie**

Falsches Modell

Seltener Anblick: Nur knapp zehn Prozent aller Golf VII werden dreitürig geordert



Meist wissen nicht einmal die Marktforscher, wonach sich die Beliebtheit eines Modells richtet. Beim VW Golf liegt der Kombi-Anteil bei gut 20 %, der des Dreitürers bei nicht einmal 10. Beim Passat hat der Variant einen Anteil von über 90 %. Bei Volvo war der V70 so dominant, dass die Limousine zuletzt gar nicht mehr angeboten wurde. Was für Gebrauchtwagenkäufer bedeutet: Man bekommt die Limousinen günstig, wird sie aber kaum wieder los.

Falsche Ausstattung



Vorbei die Zeiten, als Gebrauchtwagenkäufer am Telefon zuerst fragten: Schiebedach oder Klima? Das Kühlaggregat, vor 20 Jahren auch in Luxusautos noch nicht selbstverständlich, wird heute schon in Kleinwagen verlangt. Fehlt es, sind die Abschläge beim Gebrauchtwagenpreis auch nach ein paar Jahren meist höher als der ehemalige Neupreis des Kühlapparats. Das gilt übrigens selbst für Cabrios, deren Käufer für Fahrten mit geschlossenem Dach ebenfalls gekühlte Luft bevorzugen.

Teure Versicherung

es Versicherungsschutzes

herung - wenn der Fahrer verletzt wird	35,00 €
ung des Versicherungsschutzes für jeden Autofahrer	
chutz-Versicherung	15,00 €
rfällen im Ausland, Entschädigung nach deutschem	

Erstaunlich, welche Preisunterschiede scheinbar ähnliche Fahrzeugmodelle in der Versicherung offenbaren. Und welche Unterschiede es zwischen den einzelnen Versicherern gibt. Da heißt es vergleichen, bis der Rechner glüht. Aber bitte nicht sofort und ohne Prüfung zum Ersten und Billigsten wechseln. Am besten vergleichen lässt sich im Internet z. B. unter www.verivox.de

Zu viel Kfz-Steuer



Kaum zu glauben, aber immer noch bezahlen Tausende Autofahrer zu viel Kfz-Steuer. Grund: 80er- und 90er-Jahre-Langzeitautos wie Audi 80, Mercedes 190/124er oder VW Golf II fahren noch mit einer Euro-1-Einstufung, obwohl sie mit geringem Aufwand auf Euro-2- oder D3-Norm umgerüstet werden könnten. Beispiel VW Golf 1.8: Die Kfz-Steuer für Euro 1 beträgt 272 Euro jährlich. Mit Kaltlaufregler (li.) auf D3 umgerüstet 121 Euro. Bei 150 Euro für den Einbau rechnet sich die Umrüstung schon nach gut einem Jahr.

Alte Abgasnorm



Viele Diesel, die vor dem 1.1.2005 zugelassen wurden, erfüllen nicht die Euro-4-Norm und erhalten deshalb keine grüne Plakette. Dann stellt sich die Frage: Umweltzonen meiden oder – falls möglich – einen Partikelfilter nachrüsten?

Aufwendiger Motor



Spaß machen sie ja, die modernen Turbodiesel mit ihrer Durchzugskraft und Sparsamkeit. Aber was, wenn diese Hightech-Aggregate älter werden und zum Beispiel der Turbolader schlappmacht? Je nach Motor kostet ein neuer Lader zwischen 600 und über 3000 Euro, inklusive Einbau. Aber auch die komplexe Hochdruckeinspritzung kann teuren Ärger machen. Weshalb rechnende Vielfahrer oft lieber großvolumige Saugmotoren wählen. Denn die neuen Downsized-Benziner sind ja ebenfalls aufgeladen.

auto TEST Fazit

Nicht allein beim **Grübeln über der Preisliste** und dem Finden des besten Finanzierungsangebots zeigt sich der echte Sparfuchs. Der hat auch die **Faktoren rund ums Auto** im Blick – egal ob **Steuern, Technik oder Werkstattkosten**. attila.langhammer@auto-test.com

Groß & zügig

Ein unaufgeregtes Reisemobil für die ganze Familie – das will der Touran seit jeher sein. In **zweiter Generation** greift der Verkaufsschlager nun auf neuer Plattform und mit modernster Technik an



Ein Blickfang ist auch der zweite Touran beileibe nicht geworden, dafür ein eleganter Geselle, an dem sich kaum ein Auge stören dürfte. Die Herausforderung lag für die VW-Ingenieure ohnehin unter dem Blech, denn die zwölf Jahre alte Basis war mittlerweile im Sinne der neuen Konzern-

ausrichtung schlicht nicht mehr tragbar. Doch fährt sich Touran II wirklich so viel anders? Kurz gesagt: ja. Der Neue ist wieder ein richtig gutes Auto geworden. Wie sollte es auch anders sein, bei den Genen. Schon im Passat der Generation B8 konnten wir – im wahrsten Sinne des Wortes – erfahren,

wie sauber VW seine Modulararchitektur auf größere Modelle als den Golf adaptiert hat. Im Touran wirkt all dies noch einen Tick routinierter. Vielleicht auch, weil der Van weniger Wert auf Schickimicki legt und sich daher die ein oder andere Klavierlack- oder Holzintarsie spart. Dadurch wirkt

das Interieur angenehm entschleunigend. Freilich sind auch beim Touran ein paar glänzende Blendengeblieben, doch alles in allem dominiert dunkelgrauer Softtouch-Kunststoff.

Wo wir gedanklich gerade im Cockpit sind, beginnen wir unseren Touran-Durchkrabbler gleich



dort: VWs Baugruppenprinzip kommt auch hier voll zum Tragen. Details wie Lenkrad, Blinkerhebel oder das große Discover-Pro-Navi mit Achtzoll-Bildschirm kennen wir bereits aus vielen anderen Modellen. Neu sind dagegen Details wie das Design der Lüftungsdüsen, die praktische Ablage in Smartphone-

Größe direkt links neben dem Lenkrad oder die Klappblende vor dem Beifahrer, hinter der sich CD- und SD-Karten-Slots verstecken.

Auf dem Platz an der Sonne sitzt es sich freilich eine Spur kutschbockiger als im Passat, doch das ist ja durchaus so gewollt. Als groß gewachsener Fahrer wünscht man

sich zwar, der Sitz wäre noch etwas tiefer einzustellen; doch hält man sich stets vor Augen, dass man in einem Van sitzt, passt die Sitzposition gut. Erfreulich: Im Touran wimmelt es förmlich von Ablagen. Neben dem eben erwähnten Fach links neben dem Lenkrad finden wir noch ein großes mit Deckel

über den mittigen Lüftungsdüsen und natürlich die üblichen Verdächtigen an den gewohnten Positionen. So findet der Kleinkram im Auto seine Ordnung.

„Fachlich“ gibt es also nichts auszusetzen am Touran, doch wie sieht es mit dem Platzangebot für die Passagiere aus? ►



Design im Detail: Der seitliche Karosseriefalz läuft über den Tankdeckel und mündet in die Rückleuchten

Karosserie

Ein Raum von Auto

Ist vorhanden, und zwar reichlich. Die Einzelsitze in Reihe zwei sind separat klapp- und verschiebbar, einen störenden Mitteltunnel für den sonst armen Tropic im Zentrum des Fahrzeugs gibt es nicht, und ab der Ausstattungslinie Comfortline sind Klapptische an den Rückseiten der Vordersitze serienmäßig. Auch sind die Kopfstützen selbst für lange Kerle weit genug ausziehbar, und ausreichend Kopffreiheit gehört im Van ja ohnehin zum guten Ton. Alles tiptopp also, wäre da nicht die für Erwachsene etwas kurz geratene Oberschenkelauflage der Rücksitzbank.

Im Heck lassen sich gegen Aufpreis zwei weitere Plätze aus dem ebenen Ladeboden ziehen (640 Euro für Comfort- oder Highline; bei Trendline kosten die beiden Extrasitze 770 Euro), die jedoch nur Kindern ein bequemes Reisen ermöglichen. In Vollbestuhlung bleiben dann aber nur noch schwächliche 137 Liter Ladevolumen übrig. Mit allen fünf Kindern in den Sommerurlaub zu fahren, ist also keine sonderlich clevere Idee – außer man ordert die 870 Euro teure Anhängerkupplung und verstaut seinen Hausrat im rollenden Beiboot.

In diesem Falle trifft es sich recht gut, dass VW dem Touran allerhand Assistenzsysteme mitgegeben hat; diese kennen wir ebenfalls bereits aus dem Passat. Da wäre unter anderem ein hervor-

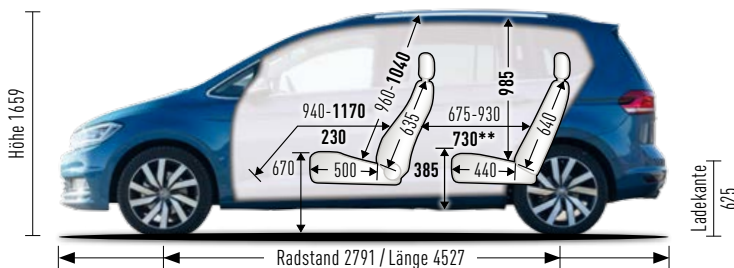
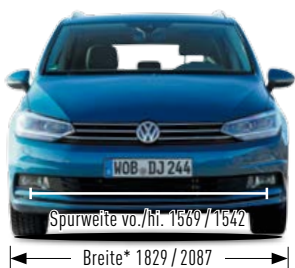
ragend funktionierender Hängerassistent. Hier wird über den Einstellknopf der Außenspiegel der gewünschte Winkel eingestellt, und die Lenkautomatik des Parkassistenten übernimmt das Zirkeln. Zugabe: Zunächst ist das Ganze etwas gewöhnungsbedürftig, doch hat man den Dreh erst einmal raus, sind einem die staunenden Blicke der Zeltnachbarn auf dem Campingplatz sicher. Der Rest der Assistenzliste umfasst unter anderem einen Stauassistenten – im Grunde eine Kombination aus Adaptivtempomat und aktivem Spurhalteassistenten – oder den Parkassistenten, der auch aus Längslücken ausparken kann.

Nun aber genug des assistierten Fahrens; schauen wir mal, wie sich der Kompaktvan aktiv fährt. Für

das Standardfahrwerk können wir dies noch nicht beurteilen, denn sämtliche Testwagen waren mit dem 1035 Euro teuren Adaptivfahrwerk ausgestattet. Und das hinterlässt bereits im Normal-Modus einen ausgewogenen Eindruck. Leicht kopflastig und sicher vom ESP eingebremst geht es in schnelle Kurven, Unebenheiten werden angenehm ausgegült. Noch mehr als die Schlag- gefüllt jedoch die Geräuschdämmung, denn akustisch dringt kaum ein unangenehmes Fahrgeräusch in den Innenraum vor. Nur bei höheren Tempi – und das dürfte beim hohen Aufbau des Touran kaum zu vermeiden sein – beginnen Windgeräusche, die Freude zu trüben.

Unter dem Strich ist VW ein tolles Allzweckmobil gelungen. ►

VW Touran

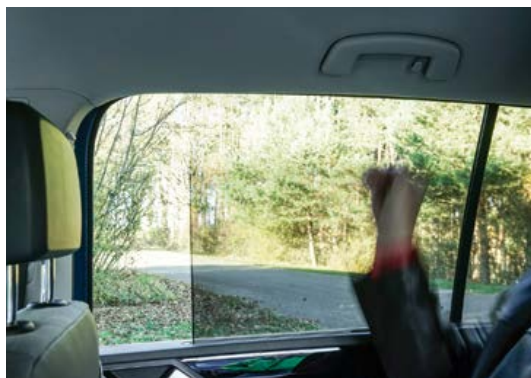


Innenbreite v./h.: 1500 / 1525 •
Kofferraum: 834-1980 l¹⁾ •
Wendekreis li./re.: 11,4 / 11,4 m

Egal ob Innenbreite, Knieraum oder Kopffreiheit – im Touran ist für nahezu jeden Mitfahrer reichlich Platz. Nur die Sitzfläche der Rückbank ist zu kurz

Abmessungen in Millimetern, 1) Fünfsitzer (Siebensitzer: 137-1857 l); *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Die Sonnenschutz-
rollos in den
Fondtüren sind
Teil des Family-
Pakets für 195
Euro. Ebenfalls
mit dabei: eine
elektrische, vom
Fahrsitz aus
bedienbare Kin-
dersicherung



Im Fond des
Touran sitzt es
sich auch mit
überdurchschnitt-
lichen Körperma-
ßen gut. Die
Klapptischen an
den Vordersitz-
lehnen sind ab
Comfortline
serienmäßig

Der Zugang zur
hinteren Sitzreihe
wäre auch für
Erwachsene zu
meistern, doch
auf Dauer wohl
fühlen sich dort
aber nur Kinder
und Jugendliche
unter 1,50 Meter



Die dritte Sitz-
reihe lässt sich
im Verhältnis
50:50 umlegen.
So wird der Tou-
ran bei Bedarf
zum Sechssitzer
mit halbwegs
anständigem
Rest-Laderaum

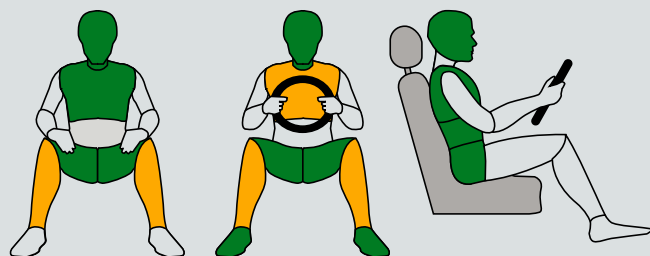


Über ein Quadrat-
meter Ladefläche
steht in Fünfsit-
zer-Konfigura-
tion stets zur Verfü-
gung. Eine umleg-
bare Beifahrer-
sitzlehne zur
Verstauung über-
langen Ladeguts
ist ab Comfortline
serienmäßig

Tiefe max. 1,81 m
Breite 1,05 m
Tiefe min. 0,99 m

Passive Sicherheit

Euro NCAP Die Schienbeine von Fahrer und Beifahrer sind beim ver-
setzten Frontalcrash gegen die deformierbare Barriere stets einem
gewissen Risiko ausgesetzt – ebenso wie der Oberkörper des Fahrers.
Ein sehr gutes Ergebnis liefert der Touran beim Seitencrash ab
(rechte Grafik), und auch beim härteren, weil punktueller wirkenden
Pfahlcash sieht das Ergebnis sehr gut aus.



Gesamtbewertung

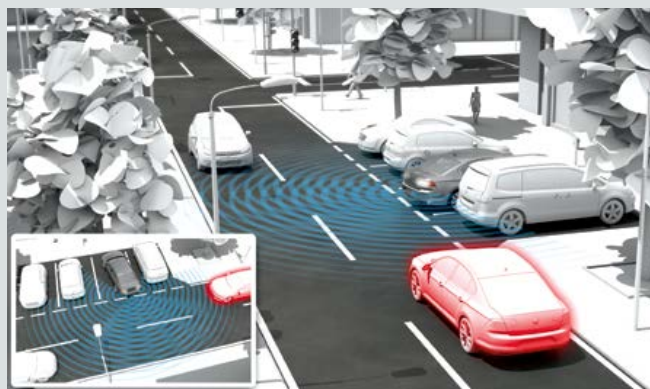
★★★★★

Insassenschutz	88 %
Kindersicherheit	89 %
Fußgängerschutz	71 %
aktive Sicherheit	76 %

■ = sehr geringes Verletzungsrisiko
■ = geringes Verletzungsrisiko
■ = mittleres Verletzungsrisiko
■ = hohes Verletzungsrisiko
■ = sehr hohes Verletzungsrisiko

www.euroncap.com

Aktive Sicherheit



Ausparkassistent Sensoren am Heck der Fahrzeugs scannen beim Aus-
parken den Querverkehr. Hilfreich ist das vor allem in unübersicht-
lichen Situationen – etwa wenn ein hohes Auto rechts neben einem
parkt. Kostet zusammen mit dem Spurwechselassistenten 575 Euro.



Trailer Assist Mit dem Einstellknopf der Rückspiegel justiert der Fahr-
er den Winkel, dann lenkt die Sensorik den Hänger rückwärts ziel-
genau in die gewählte Position. Das System (515 Euro, inklusive Park-
lenkassistent) bedingt eine Hängerkupplung (870 Euro).

Motoren & Getriebe

VW legt nach

Für den Weg zum Ziel bietet VW seit dem Marktstart im September vergangenen Jahres vier Motoren an – zwei Benziner und zwei Diesel mit jeweils 110 oder 150 PS. Noch im ersten Quartal 2016 erweitern die Wolfsburger die Motorenpalette mit zwei starken Triebwerken nach oben: Auf Benzinerseite wandert der erprobte 1.8er mit 180 PS in den Touran, und auch der Zweiliter Diesel mit 190 PS ist ein alter Bekannter aus dem Passat. Zum Zeitpunkt unseres Redaktionsschlusses konnte VW uns leider noch keine finalen technischen Daten nennen. Blicken wir etwas weiter in die Zukunft, erwarten wir zudem eine Erdgasvariante, und sehr wahrscheinlich schraubt VW mit einem BlueMotion nochmals am Verbrauch. Diese beiden erwarten wir jedoch nicht mehr im ersten Halbjahr – viel-

leicht zeitgleich mit dem Start des CrossTouran im Sommer.

Den Anfang in der Touran-Palette macht der 1.2 TSI mit Handschaltung, der uns jedoch ebenfalls noch nicht für eine Probefahrt zur Verfügung stand.

1.2 TSI BMT (110 PS)

Wie schon gesagt: Fahren konnten wir den 1.2 TSI im Touran noch

nicht, doch allein die Leistungsdaten machen uns stutzig. Mit 11,3 Sekunden auf Tempo 100 verliert er auf seinen nur 0,2 Liter größeren Bruder 2,4 Sekunden. Das liegt vor allem an den schwächtigen 175 Newtonmetern, die mit dem leer 1361 Kilogramm wiegenden Touran so ihre Mühe haben. Rechnet man noch Fahrer, Beifahrer und ein bisschen Kleinzeug dazu, ist die

Anderthalb-Tonnen-Marke schnell überschritten – trotz Gewichtssparnis durch die neue Plattform.

Dafür sparen Käufer des Basis-motors 2450 Euro gegenüber dem Vierzehnhunderter mit Zylinderabschaltung, und der Normverbrauch fällt als Handschalter – eine Doppelkupplungsautomatik gibt es für den 1.2 TSI nicht – 0,3 Liter günstiger aus. Dennoch: nur empfehlenswert, wenn Leistung und Fahrspaß wirklich ganz hinten auf der Prioritätenliste stehen.

1.4 TSI BMT (150 PS)

Anders der 1400er mit 150 PS, den wir bei unserem Fahrtermin mit der Siebengang-Doppelkupplungsautomatik erfahren konnten. So motorisiert, geht der Touran angenehm agil und spurtstark vom Fleck, läuft deutlich über 200 km/h und gibt sich laut Norm mit weniger als sechs Litern zufrieden; Werte, an denen es nichts auszusetzen gibt. Und wer dem manuellen Schaltgetriebe gegenüber dem Doppelkuppler den Vorzug gibt, spart 1875 Euro.



Ein agiler Landstraßenräuber ist der neue Touran nicht geworden, doch für einen ausgewachsenen Van fährt er sich erstaunlich leichtfüßig

Umwelt

Gute Bilanz

Mit dem Modellwechsel wird die Start-Stopp-Funktion nun endlich für alle Versionen serienmäßig angeboten. Bei den Dieseln hat VW die Stickoxidproblematik im Griff, der Verbrauch bleibt auch bei hohem Leistungsbedarf im Rahmen. Die geräuscharmen Benziner sind dagegen nur bei zurückhaltender Fahrweise sparsam. Bei der Produktion, die im Stammwerk Wolfsburg erfolgt, und im Recycling sammelt der Touran Pluspunkte für die Umweltbilanz. Für umweltbewusste Käufer lohnt es sich unter Umständen, auf die Erdgasversion des neuen VW Touran zu warten.



ÖKOTREND

Thomas Wiesand,
Geschäftsführer
des Umweltinstituts
ÖkoTrend

Technische Daten*	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT
Motor	R4, Turbo	R4, Turbo
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen / -antrieb	4 / 2 / Zahnriemen	4 / 2 / Zahnriemen
Hubraum (cm³)	1197	1395
Leistung (kW / PS) bei 1/min	81 (110) bei 4600-5600	110 (150) bei 5000-6000
Drehmoment (Nm) bei 1/min	175 bei 1400-4000	250 bei 1500-3500
Antrieb / Getriebe (Schalter Automatik)	Vorderrad / 6-Gang manuell -	Vorderrad / 6-Gang manuell 7-Gang-Doppelkupplung
Verbrauch ECE-Norm (l/100 km)	5,5	5,8 5,6
Abgas CO ₂ (g/km)	128	135 129
Tankvolumen (l) / Reichweite (km)	58 / 1054	58 / 1000 1035
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	189	209
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	11,3	8,9
Serienbereifung	205/60 R 16	205/60 R 16
Leergewicht (kg)	1361	1379 1403
Zuladung (kg)	699	671 697
Anhängelast gebremst / ungebremst (kg)	1300 / 710	1500 / 720 1800 / 730
Betriebskosten	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT
Abgasnorm / Steuer pro Jahr (Euro)	Euro 6 / 90	Euro 6 / 108 96
Typklasse HP / TK / VK	16 / 16 / 20	14 / 18 / 18
Versicherungskosten ¹⁾ pro Jahr (Euro)	1599	1503
Werkstattintervalle (km / Monate)	nach Anzeige, spätestens nach 24 Monaten	
Kosten kleine / große Inspektion (Euro)	k. A.	k. A.
Kosten pro Kilometer (Euro)	0,42	0,49 0,51
ÖKOTREND-Wertung	78	77 77
Garantien: Technik: 2 Jahre • Durchrostung: 12 Jahre • Mobilität: unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungs		
Preise/Ausstattung	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT
Trendline (Schalter Automatik)	23 350 - €	-
Comfortline (Schalter Automatik)	25 750 - €	28 200 30 075 €
Highline (Schalter Automatik)	-	30 700 32 650 €

*Herstellerangaben; alle Werte beziehen sich auf das jeweilige Basismodell. 1) Quelle Allianz.de, MeinAuto Komfort-Paket; Angestellter, 40 Jahre, SF-Klasse 1/2 (Beitragsatz 70 %), Haftpflicht plus Vollkasko mit 300 Euro Selbstbeteiligung



Zweigteilte Rückleuchten und das „grinsende“ Kennzeichenfeld sind Bestandteil des aktuellen VW-Looks

Unsere Empfehlung für alle, die den Touran primär für alltägliche Aufgaben nutzen wollen und keine deutlich fünfstelligen Kilometerleistungen pro Jahr abspulen.

2.0 TDI SCR BMT (110 PS)

Steht dabei noch der Umweltaspekt im Vordergrund, so schlägt das Pendel mehr zum kleinen Diesel mit 110 PS aus. Der 1.6 TDI mit seinen dieseltypisch kraftvoll zupa-

ckenden 250 Newtonmetern bietet für den Van mehr als ausreichend Leistung und überfordert die Antriebsachse dabei zu keiner Zeit. Im Grunde könnte man sagen, der kleine Diesel bietet die harmonischste Kombination aus Leistung und gediegenem Vorankommen. Zumal der sauber geführte und mit leichtem Nachdruck in die Gassen gleitende Schalthebel den sportlichen Eindruck noch verstärkt. Al-

ternativ gibt es diesen Motor auch mit dem DSG in der trocken laufenden Siebengang-Variante (mehr dazu im Getriebekasten rechts).

2.0 TDI SCR BMT (150 PS)

VWs Allzweckwaffe, der Zweiliter-TDI mit 150 PS, machte bei unserem Erstkontakt einen überaus kräftigen Eindruck. Bei ambitionierten Beschleunigungsvorgängen zeigen die 340 Newtonmeter Drehmoment den Vorderrädern gern mal die Grenzen ihrer Traktion auf – besonders unter weniger idealen Bedingungen. Doch das verwundert nicht, denn schon bei Testfahrten mit dem etwa gleich schweren Passat hatten wir den Eindruck, dass der 150-PS-TDI bemerkenswert gut im Futter steht. Ob das wirklich nur an den 10 Mehr-PS im Vergleich zur Vorgängerversion liegt oder ob der neue Motor einfach stark nach oben streut, können wir nicht mit Sicherheit sagen. Der Vorteil für den Kunden: Er bekommt mit dem 150-PS-TDI einen Motor, der sich nach deutlich mehr Leistung anfühlt. Ob es sich da wirklich lohnt, auf die anstehende 190-PS-Variante zu warten, wird ein erster direkter Vergleich zeigen.

Wegen der 340 Newtonmeter des Zweiliter-TDI setzt VW bei dieser Motorisierung auf das robustere Sechsgang-DSG, da die Siebengang-Doppelkupplung nicht mit dem hohen Drehmoment des Motors zurechtkäme.

Den Biturbo-TDI aus dem Passat mit 240 PS und strammen 500 Newtonmetern Drehmoment hat Volkswagen für den Touran nicht vorgesehen. ▶

Getriebe



Standardmäßig steckt stets ein 6-Gang-Handscharter im Touran

Lobeshymnen auf Schaltgetriebe singen wir nur selten – höchstens vielleicht bei Mazdas herrlicher 6-Gang-Box oder auch den BMW-Handschaltern. Bei VW machen wir mal eine Ausnahme: Zwar ist das Touran-Schaltgetriebe nicht besonders sportlich oder knackig ausgelegt, die sechs Gänge flutschen jedoch so blitzsauber und präzise geführt in die Gassen, dass das Schalten hier zur wahren Freude wird. Dabei sind sechs Gänge in jedem Touran Standard.



Bis 250 Newtonmeter kommt das 7-Gang-DSG zum Einsatz

Auf der DSG-Seite gilt wie immer das 250-Nm-Limit: Alle Motoren bis dahin – im Falle des Touran sind das der 150 PS starke 1.4 TSI und der 1600er-TDI mit 110 PS – bekommen die trocken laufende und gemeinhin als sensibler geltende Siebengang-Version. Der angekündigte 1.8 TSI mit 180 PS wird ebenfalls auf 250 Nm limitiert. Der Zweiliter mit 150 PS hat eine Fahrstufe weniger, wird jedoch ölgekühlt und hält so die 340 Nm locker aus – kommt im ersten Quartal auch mit 190 PS.

auto TEST TIPP		auto TEST TIPP	
1.6 TDI SCR BMT		2.0 TDI SCR BMT	
R4, Turbo		R4, Turbo	
4/2/Zahnriemen		4/2/Zahnriemen	
1598		1968	
81 (110) bei 3200-4000		110 (150) bei 3500-4000	
250 bei 1500-3500		340 bei 1750-3000	
Vorderrad / 6-Gang manuell 7-Gang-Doppelkupplung		Vorderrad / 6-Gang manuell 6-Gang-Doppelkupplung	
4,5 4,4 D		4,5 4,8 D	
118 114		118 127	
58 1288 1318		58 1288 1208	
187		208 206	
11,9		9,3	
205/60 R 16		205/60 R 16	
1464 1485		1477 1496	
696 675		703 704	
1500/750 1800/750		1800/750 2000/750	
1.6 TDI SCR BMT		2.0 TDI SCR BMT	
Euro 6 / 198 190		Euro 6 / 198 216	
17/20/20		16/21/20	
1769		1833	
nach Anzeige, spätestens nach 24 Monaten			
300/400		280/450	
0,45 k. A.		0,49 k. A.	
80 80		79 79	
vorgaben			
1.6 TDI SCR BMT		2.0 TDI SCR BMT	
26 325 28 200 €		-	
28 725 30 600 €		30 975 33 475 €	
-		32 850 35 425 €	

private Nutzung, 17 000 km/Jahr,



Viele Ablagen, bekannte Navi-Elemente, typisches VW-Lenkrad und unaufgeregtes Design. Man findet sich sofort zurecht

Ausstattung

		Trendline	Comfortline	Highline
Adaptivfahrwerk	⊗	1035	1035	
CD/MP3-Radio	●	●	●	●
Einparkhilfe (v./h.)	570	●/●	●/●	●/●
Frontscheibe beheizbar	⊗	185 ³⁾	185 ³⁾	
Klimaautomatik (3 Zonen)	510	510	●	
Komplettledersitze	⊗	⊗	⊗	
LED-Scheinwerfer	985	985	●	
Leichtmetallräder	ab 640	● (16")	● (17")	
Licht-/Regensensor	475 ¹⁾	●	●	
Metalliclackierung	560	560	560	
Navigationssystem	ab 1085 ²⁾	ab 1085 ²⁾	ab 880 ²⁾	
Nebelscheinwerfer	190	190	●	
Panoramaglasdach	⊗	1400	1400	
Rückfahrkamera	295 ³⁾	295 ³⁾	295 ³⁾	
Sitzheizung	445 ¹⁾	445 ¹⁾	●	
Spurhalteassistent	⊗	1100 ^{1) 3)}	1100 ^{1) 3)}	
Totwinkelwarner	⊗	575 ³⁾	575 ³⁾	
Verkehrszeichenerkenn.	320 ³⁾	320 ³⁾	320 ³⁾	

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich

**auto
TEST Empfehlung: Comfortline** (Aufpreis zur Basis: 2400-2450 Euro)

1) Paketpreis; 2) in Verbindung mit Radio Composition Media;

3) erfordert weitere Sonderausstattung

36 AUTO TEST | Nr. 2 - Februar/März/März 2016

Ausstattung

Ordentlich oder luxuriös?

Sollte Ihnen einmal ein recht schmucklos aussehender Touran mit nur einer Grillstrebe und Stahlrädern über den Weg fahren, dann war das die Basisausstattung Trendline. Nur für die beiden 110-PS-Motoren verfügbar, stellt sie das Minimum dar, was VW einem Touran-Kunden zumuten will.

Das heißt im Klartext: Ohne höhenverstellbaren Fahrersitz, vier elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Touchscreen-Radio, Funk-Zentralverriegelung, Müdigkeitserkennung und Multikollisionsbremse rollt kein Touran vom Hof.

Leider ist bei Trendline neben der Serienausstattung auch die Aufrüstbarkeit eingeschränkt: kein Panoramadach, kein Adaptivfahrwerk, maximal 16-Zoll-Räder und weniger Assistenzsysteme. Vor allem Letzteres lässt uns recht schnell zur nächsthöheren Linie Comfortline wandern, denn obwohl diese je nach Motorisierung zwischen 2400 und 2450 Euro teurer ist, hat sie einen gravierenden Vorteil: Alle zuvor genannten Optionen sind hier erhältlich – und noch vieles mehr.

Beginnen wir mit der Serienausstattung: 16-Zoll-Aluräder im De-

Extras Was brauche ich?

**auto
TEST** TIPP



Der Spurwechselassistent kostet 575 Euro und warnt ab 30 km/h vor Fahrzeugen im toten Winkel



Trend- und Comfortline müssen mit einer Klimaanlage auskommen, die 3-Zonen-Klimaanlage kostet 510 Euro und ist ab Highline Serie



Keyless Access kostet ab Comfortline 385 Euro und umfasst neben dem Startknopf ein schlüsselloses Zugangssystem

sign Trondheim bringt die mittlere Linie ab Werk mit, gegen Aufpreis (700 Euro für das Rad Vallenga oder 810 Euro für das Volkswagen-Rad Salvador) ist auch ein Zoll mehr orderbar. Im Interieur sieht man den Aufstieg vor allem an den Blenden im gebürsteten Aludesign und an den Komfortsitzen im Lasano-Design mit Klappstischen für die Fondpassagiere. Dazu kommen Lederlenkrad sowie -schaltknäuf, ein höhenverstellbarer Beifahrersitz, ein Tempomat und der Parkpilot vorn wie hinten.

Auch im Laderaum tut sich etwas: Gepäck lässt sich nun mittels eines Schienensystems sicher arretieren, und ein höhenverstellbarer Ladeboden ist ebenfalls mit von der Partie – zumindest wenn man



Das Navigationssystem Discover Pro mit 8-Zoll-Bildschirm kostet für Comfortline happige 2515 Euro; Highline-Kunden sparen 205 Euro. Mit dabei ist eine interne 32-Gigabyte-SSD-Festplatte für Multimedia- und Navidaten



Wer beheizte äußere Sitze im Fond will (250 Euro), muss bei Comfortline die 3-Zonen-Klima dazubestellen, da sich beide das Bedienfeld teilen



Touran-Veteranen müssen sich umgewöhnen: Die Bedienung des Tempomaten sitzt nun in der linken Lenkradspeiche



Die Liste der zubuchbaren Assistenzsysteme ist lang. Verwaltet werden sie über die Multifunktionsanzeige zwischen den Instrumenten. Dieses Display ist für Highline mehrfarbig

auf das 640 Euro teure Siebensitzpaket verzichtet.

Ob diese Ausstattungsdetails die fast 2500 Euro Mehrpreis rechtfertigen, sei einmal dahingestellt, doch der eigentliche Vorteil von Comfortline liegt in der Aufrüstbarkeit – und natürlich in der Tatsache, dass es die empfehlenswerten 150-PS-Motoren erst ab dieser Linie gibt. Nun stehen dem Touran-Käufer so feine Extras wie das 1035 Euro teure Adaptivfahrwerk, eine Dreizonen-Klimaanlage für 510 Euro oder das große Discover-Pro-Navigationssystem für gesalzene 2515 Euro zur Wahl. Letzteres verfügt über eine interne 32-Gigabyte-SSD-Festplatte (also einen Flash-Speicher ohne bewegliche Teile wie bei einer konventi-

onellen Festplatte) für Navigations- und Multimediadaten. Dazu gesellt sich ein DVD-Laufwerk; damit lassen sich bei stehendem Fahrzeug auch Filme wiedergeben. Ebenfalls eine Überlegung wert: das Active Lighting System. Für 1015 Euro leuchten die Scheinwerfer in jeder Fahrsituation die Straße automatisch perfekt aus. Das System erkennt Gegenverkehr und blendet diesen selbsttätig aus, dazu leuchtet das LED-Licht in die Kurve.

Wer ohnehin auf assistiertes Fahren steht, dürfte am Fahrassistenten-Paket Gefallen finden: Für 1305 Euro bietet VW ausschließlich für Comfortline eine Kombination aus Adaptivtempomat, Licht- und Regensensor, automatischer Fernlichtschaltung und LED-Schein-

Infotainment



Statt im Handschuhfach Platz zu beanspruchen, verstecken sich der DVD-Player des großen Navigationssystems sowie die Slots für SD- und SIM-Karten hinter einer eigenen Klappe vor dem Beifahrer. Auf der bereits erwähnten 32-GB-SSD können 10 GB für Multi-



mediainhalte genutzt werden. Sollte der Platz dennoch nicht ausreichen, lassen sich weitere externe Geräte über eine AUX- und eine USB-Buchse anschließen. Diese befinden sich griffgünstig in der Ablage vor dem Schalt- respektive DSG-Wählhebel.

werfern an. Käufer der höchsten Ausstattungslinie Highline müssen zwingend zum 1825 Euro teuren Fahrassistentenpaket Plus greifen, erhalten dafür aber den Totwinkelwarner inklusive Spurhalteassistent sowie den Auspark- und Stauassistenten obendrauf.

Womit wir bei der Topausstattung angelangt wären: Für 2500 bis 2575 Euro packt VW unter anderem 17-Zoll-Leichtmetallräder, LED-Scheinwerfer, die Dreizonen-Klimaanlage, Nebelscheinwerfer und das sonst 205 Euro teure Composition-Colour-Radio ins Auto. Sie sehen also: Wenn es ein Luxus-Touran werden soll, lohnt sich der Griff zu Highline, denn auch diverse Extras sind hier günstiger als bei Comfortline. ▶



Bis auf den Basisbenziner hat jede Motorisierung ihre Vorzüge. Unter dem Strich kommt es darauf an, wie Sie Ihren Touran nutzen wollen

Fazit

Kurz & knapp – Das empfiehlt die Redaktion

alexander.bernt@autobild.de

Aus einer Motorenpalette von vier Triebwerken drei Empfehlungen herauszufiltern, hinter denen man wirklich steht, ist oft schwierig. Nicht so beim Touran: Jeder Motor hat seine Daseinsberechtigung, auch der Basisbenziner – unter der Maxime, dass der neue Van wirklich nur der einfachen Fortbewegung dienen soll.

Darüber kommt es vor allem auf das Nutzungsprofil des Kunden an: Wenigfahrer oder solche, die den Touran primär privat nutzen, greifen zum 1.4 TSI mit 150 PS. Sollte ein günstiger Spritverbrauch weiter vorn in der Prioritätenliste stehen, ergibt der 1.6 TDI mit 110 PS vielleicht Sinn. Vielfahrer und vor allem solche, die vornehmlich auf der Autobahn unterwegs sind, greifen zum Zweiliter-Diesel mit 150 PS – oder warten noch ein paar Monate, bis der 190-PS-TDI zu haben ist. Der zeitgleich erscheinende 1.8 TSI mit 180 PS dürfte dagegen ein Nischenmotor bleiben.

Ausstattungsseitig haben wir uns auf Comfortline festgelegt, was jedoch nicht heißt, dass Highline für den ein oder anderen Kunden nicht die bessere Wahl sein könnte. Hier sind wir einfach mal vom Durchschnittskunden ausgegangen, der nicht zwingend LED-Scheinwerfer oder 17-Zoll-Leichtmetallräder braucht. Stehen diese Extras auf dem Wunschzettel, lohnt sich der Blick nach ganz oben durchaus.

Und was darf es an Extras sein? Das Siebensitzerpaket für 640 Euro macht den Touran noch variabler, da dürfen dann auch gern mal ein paar Schulfreunde des Nachwuchses mitfahren. Metallic – immer gut für den Werterhalt – kostet verträgliche 560 Euro, das große Composition-Media-Radio mit Achtzoll-Bildschirm 530 Euro bei Comfortline und 325 bei Highline. Und eine Sitzheizung kostet im Winterpaket mit beheizten Scheibenwaschdüsen 445 Euro.

Für Wenigfahrer

■ 150 PS und Zylinderabschaltung sorgen für 5,8 Liter Normverbrauch bei durchaus ansprechenden Fahrleistungen. Mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe sinkt der Durst noch um 0,2 Liter. Die optimale Kombination für alle, die den Touran im privaten Alltag nutzen.

Empfehlung: Touran 1.4 TSI Comfortline

Listenpreis: ab 28 200 Euro

Für Umweltbewusste

■ Ausstattungsabhängig kommt der 1.6er-Diesel mit DSG im Idealfall auf 4,2 Liter Normverbrauch und stößt 109 Gramm CO₂/km aus. Umweltseitig ist das die effizienteste Art. Wer noch warten kann: Eine Erdgas- und eventuell sogar eine BlueMotion-Variante stehen noch aus.

Empfehlung: Touran 1.6 TDI DSG Comfortline

Listenpreis: ab 30 600 Euro

Für Vielfahrer

■ Bei viel Autobahnanteil und hoher Laufleistung lohnt sich der Zweiliter-Diesel – dazu die Highline-Ausstattung und DSG für mehr Reisekomfort. Noch im ersten Quartal kommt aber die 190-PS-Version des 2.0 TDI. Für Vielfahrer könnte sich das Warten also ebenfalls lohnen.

Empfehlung: Touran 2.0 TDI DSG Highline

Listenpreis: ab 35 425 Euro

Interieur

Der Trendline-Touran kommt mit der schlichten Polsterung Charly. Lasano in zwei Farbvariationen gibt es für Comfortline, für Highline steht das Art-Velours-Design in drei Varianten zur Wahl.

Stoff



Charly - Anthrazit



Lasano - Storm Grey



Art Velours - Deep Mocca

Leder



Nappa/Art Velours - Vulcano Braun



Vienna - Storm Grey

Räder

Das 16-Zoll-Rad Brighton kostet für Trendline 640 Euro, bei Comfortline sind es deren 165. Die 18-Zöller gibt es nur für Highline. Stockholm kommt stets mit Ganzjahresreifen.



6,5 x 16 Zoll
205/60 R16
Stahl Design B
Serie



6,5 x 16 Zoll
205/60 R16
Alu Brighton
640 Euro



6,5 x 17 Zoll
205/55 R17
Alu Stock-
holm
715 Euro



7,0 x 18 Zoll
225/45 R18
Alu Marseille
755 Euro

Dekore

Trendline kommt mit schlichten silbernen Dekoreinlagen, eine Stufe darüber gibt es bei Comfortline bereits einen gebürsteten Look. Im Topmodell Highline kann man sich vor Klavierlack kaum retten.

Dekore



Trendline



Comfortline



Highline

Farben

Bei den Farbnamen wechselt VW munter zwischen Deutsch und Englisch. Auch die Preise sind vielfältig: Pure White kostet 225 Euro, Metallic 560 Euro und Perlmutter 1015 Euro.

Uni



Uranograu



Pure White

Metallic-/Perleffekt



Reflex Silber



Titanium Beige



Caribbean Blue



Nutshell Brown

Perlmuttereffekt



Oryx Weiß

Autofahrerstudie

So zufrieden sind VW-Fahrer

Das Positive vorweg: VW hat es erneut geschafft, insgesamt besser abzuschneiden als der Gesamtdurchschnitt. Die Kehrseite der Medaille: Die Wolfsburger landen dennoch nur auf Rang 18 von 27 Marken. Dabei kann man nicht einmal sagen: „Hätte es nicht diese miesen Noten in Kategorie XY gegeben, stünde VW deutlich besser da.“ Denn: Bei VW gibt es keine Ausreißer – weder nach oben noch nach unten. Das macht es natürlich schwer, an irgendeiner Stelle effektiv ansetzen zu können.

	FORD Status Wo?	16	124
	RENAULT Aufwärtstrend	17	125
	VOLKSWAGEN Über dem Schnitt	18	127
	OPEL Nicht umgeparkt	19	131
	SMART Stillstand	20	135

Da sieht sich Volkswagen selbst nur ungern: im hinteren Mittelfeld, umringt von Ford, Renault und Opel. Zu mehr reicht es in der aktuellen Ausgabe des J. D. Power Reports jedoch nicht. Zu hoch war die Fehlerquote der VW-Modellpalette

Wertentwicklung*

VW Touran:

Der Zweiliter macht das Rennen

Interessante Verteilung: Der Basisbenziner und der Zweiliter-Diesel sind im Touran die wertstabilsten Motoren. Die Mitte der Palette – obwohl generell sehr empfehlenswerte Triebwerke – geht da ein bisschen unter: Über ein Prozent Unterschied liegen immer noch zwischen dem besten 1,4-Liter mit 150 PS und dem schlechtesten 1.2er in Trendline-Ausstattung.

Touran 1.6 TDI SCR BMT (110 PS) Trendline

63,09%

Touran 1.4 TSI BMT (150 PS) DSG Highline

63,65%

Touran 1.6 TDI SCR BMT (110 PS) Comfortline

63,72%

Touran 1.4 TSI BMT (150 PS) Highline

63,87%

Touran 1.2 TSI BMT (110 PS) Trendline

64,80%

Touran 1.2 TSI BMT (110 PS) Comfortline

65,01%

Touran 2.0 TDI SCR BMT (150 PS) DSG Comfortline

65,12%

Touran 2.0 TDI SCR BMT (150 PS) Highline

65,59%

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15% Sonderausstattungsanteil pauschal

SCHWACKE

Maß der Dinge

SUV sind die großen **Gewinner** des vergangenen Jahres – fast jedes fünfte Neufahrzeug gehört hierzulande schon zu dieser Kategorie. In der attraktiven Mittelklasse bekommen Audi Q5 und BMW X3 jetzt starke Konkurrenz durch den neuen Mercedes GLC. Ob der **Nachfolger** des kantigen GLK alles besser macht, zeigt der Vergleichstest



Mercedes GLC
GLC 250d 4Matic

IM TEST

Mercedes fährt wieder voll in der Spur. Nach Jahren, in denen es nicht ganz so gut lief, sammeln die Schwaben mit der S-Klasse (seit 2013) und der neuen C-Klasse (seit 2014) und bald wohl auch mit der nächsten E-Klasse (ab 2016) wieder Punkte, Erfolge und Sympathien. Die sind genau so, wie ein Benz nach allgemeiner Meinung sein sollte: komfortabel, hochwertig, luxuriös und sicher.

Der neue GLC schlägt exakt diese Richtung ein, Mercedes ist auf Nummer sicher gegangen. Mit mehrheitsfähigem Design – anders als beim kantigen GLK, seinem Vorgänger. Mit bewährter Technik von der C-Klasse, das „C“ im Namen verrät es bereits. Auch beim feinen Interieur ist die Verwandtschaft unübersehbar. Dazu kommt die überaus komplette Sicherheitsausstattung.

Da können die anderen nicht mehr ganz folgen. Den durchtrainierten BMW X3 gibt es ja seit 2010, den fein geschliffenen Audi Q5 genauso seit 2008 wie den charakterstarken Volvo XC60. Alle vier fahren hier mit Diesel um die 200 PS, Allradantrieb und Automatik vor. Komfort und Leistung bieten alle, auch sonst noch jede Menge Annehmlichkeiten. Doch am Ende liegt der Benz vorn.

Audi Q5

190 PS • 0-100 km/h 8,6 s •
8,2 l/100 km • ab 44 000 Euro

BMW X3

190 PS • 0-100 km/h 8,3 s •
8,2 l/100 km • ab 44 050 Euro

Mercedes GLC

204 PS • 0-100 km/h 7,7 s •
8,2 l/100 km • ab 46 410 Euro

Volvo XC60

190 PS • 0-100 km/h 9,3 s •
8,2 l/100 km • ab 43 500 Euro

Volvo XC60
D4 AWD

Audi Q5
2.0 TDI quattro

BMW X3
xDrive 20d





Volvo XC60 D4 AWD Das Nordlicht

Gesamtpunkte
597

Platz 4

↑ Für den XC60 sprechen vor allem der Fünfzylindermotor und die stilvolle Einrichtung

↓ Das Fahrwerk ist unharmonisch abgestimmt, in puncto Komfort und Agilität liegt der Volvo hinten

Einen, nein zwei Gründe gibt es, warum wir diesen Volvo empfehlen. Erstens: der Motor – ein Fünfzylinder, wie er sein soll. Rauchig, heiser, unverwechselbar. Mit den 190 PS steht der 2,4-Liter gut im Futter, zieht kräftig durch, dreht kernig. Die Kehrseite ist der Verbrauch, der mit 7,4 Litern knapp einen Liter höher liegt als bei den Vierzylindern. Die Automatik besitzt nur sechs Stufen und schaltet zögerlich – das stört aber nicht weiter, sondern passt sogar zum gelassenen Charakter des Volvo. Denn der XC60 hat keine Eile, fährt sich mit der indirekten und stoß-

empfindlichen Lenkung im Vergleich eher bedächtig und federt, zumal mit den 20-Zöllern, steif und stösig. Ach ja, der zweite Grund:

Der 2,4-Liter: ein Fünfzylinder, wie er sein soll – stark und sexy

Das ist der saubere Stil der Einrichtung, diese skandinavisch-klaare Atmosphäre, das können sie bei Volvo. Schön auch, dass der XC60 über ein sehr ordentliches Platzangebot verfügt. Und mit 575 Kilo über die höchste Zuladung. Noch ein Grund...



Schöne Inneneinrichtung mit einem fein verarbeiteten Cockpit. Bequeme Sitze im Fond



Der XC60 hat die höchste Ladekante und das kleinste Ladevolumen, aber als Einziger eine völlig ebene Ladefläche



Audi Q5 2.0 TDI quattro Der Ausgereifte

Gesamtpunkte
638

Platz 3

↑ Der leise, lauruhige TDI gefällt genauso wie das beflissene Getriebe. Variabler Fond, hohe Qualität

↓ BMW und Benz federn komfortabler, die Lenkung wirkt synthetisch. Zu wenige Assistenzsysteme

Rundum gelungen, dieser Q5, ausgereift und routiniert. Er hat nur ein kleines Problem: BMW X3 und der neue Mercedes GLC können einiges noch besser als er. Doch erst einmal sammelt der Audi Punkte, mit seiner hohen Qualität und dem immer noch ansprechenden Innenraumambiente, viel Platz auf den vorderen Sitzen und der praktischen, geteilt längs verschiebbaren Rückbank im Fond.

Der Zweiliter-TDI mit 190 PS läuft geschmeidig und leise, liegt beim Verbrauch im Mittelfeld, glänzt mit großem Tankvolumen und hoher Reichweite. Das Sieben-

gang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet sanft und beflissen. Doch mit den großen 20-Zoll-Rädern poltert der Q5 auf Querfugen oder Gullys teils erschreckend, die Lenkung wirkt ausgesprochen synthetisch und entkoppelt. Und an manch fehlendem Assistenzsystem (zum Beispiel Parkassistent, Head-up-Display, Adaptive Light) merkt man dem Audi dann doch sein Alter an. Darüber können auch diverse Facelifts und Modellpflegemaßnahmen nicht hinwegtäuschen. Doch Besserung ist in Sicht: Das neue Modell soll zum Ende dieses Jahres kommen.



Top-Verarbeitung, doch Audi baut inzwischen noch schönere Cockpits; der Platz im Fond ist ordentlich



Sowohl in den Dimensionen als auch beim Ladevolumen guter Durchschnitt. Fondlehne wie bei allen dreifach geteilt

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2009)



94 %



79 %

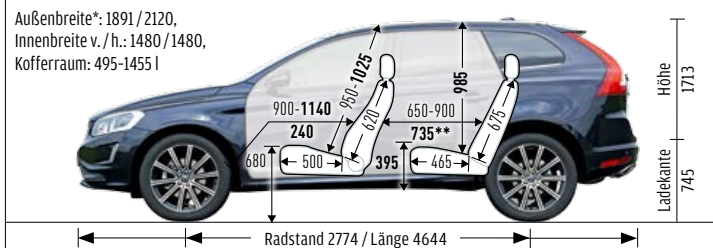


48 %



86 %

Außenbreite*: 1891/2120,
Innenbreite v./h.: 1480/1480,
Kofferraum: 495-1455 l



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2009)



92 %



84 %

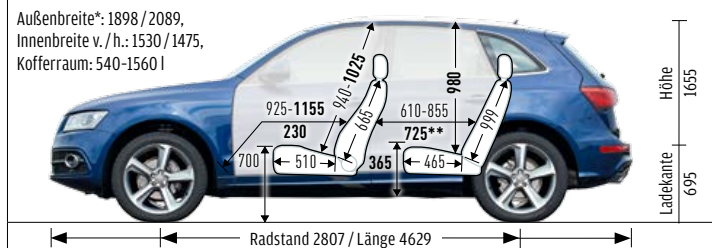


32 %



71 %

Außenbreite*: 1898/2089,
Innenbreite v./h.: 1530/1475,
Kofferraum: 540-1560 l





BMW X3 xDrive 20d Der Dynamiker

Gesamtpunkte
650

Platz 2

↑ Der X3 fährt für ein SUV betont agil, direkte Lenkung und hellwache Automatik sind klasse

↓ Im Prinzip gibt es nur zwei Kritikpunkte: Q5 und GLC sind penibler verarbeitet. Unbequeme Rückbank

Der X3 war stets der Chefdynamiker aller SUV. Und das bleibt er auch. Kein anderer, nein, auch der neue Mercedes nicht, fährt so agil, so zackig um die Ecken. Zum stramm abgestimmten Fahrwerk und der direkten Lenkung passt der Zweiliter-Diesel mit 190 PS bestens. Der läuft durchaus kernig, macht dazu richtig Betrieb. Und harmonisiert wie stets wunderbar mit der hellwachen und reaktionsschnellen Achtstufenautomatik von ZF. Da macht dem X3 niemand was vor.

Aufpassen müssen die Bayern jedoch bei der Inneneinrichtung.

Die SUV von Audi sowieso und jetzt eben auch Mercedes sind spür- und sichtbar aufwendiger verarbeitet, wirken zudem hochwertiger. Und wenn wir schon beim Thema sind: Im X3 sitzt man im Fond vergleichsweise unbequem, etwas zu flach über dem Boden. Ein weiteres Manko: Während die Konkurrenz beruhigende 30 Jahre (Mercedes) bzw. unbegrenzte Mobilitätsgarantie bieten, schreckt BMW hier mit nur fünf Jahren ab. Und bei der Technik ist es – im Gegensatz zu den Wettbewerbern – nur eine zweijährige Gewährleistung statt Garantie.



Typisches BMW-Cockpit; insgesamt nicht ganz so viel Platz wie im Mercedes, perfektes iDrive



Der X3 hat die niedrigste Ladekantenhöhe und liegt im Kofferraumvolumen gleichauf mit dem Mercedes



Mercedes GLC 250d 4Matic Der Sichere

Gesamtpunkte
657

Platz 1

↑ Der Benz bietet viel Fahrkomfort und Platz, außerdem eine feine Lenkung und gute Fahrleistungen

↓ Hohes Preisniveau. Für diesen Motor gibt es keine Handschaltung, und der 2,1-Liter startet rappelig

Es ist ein großer Schritt vom kantigen GLK zum GLC, dessen glatte Silhouette jetzt doch sehr an den Q5 erinnert. Innen haben

So wie sonst bei BMW: schöne, tiefe Sitzposition – mit Überblick

sie das hoch gelobte Layout aus der C-Klasse eingebaut, die Sitzposition liegt tief, sehr schön ins Auto integriert – eigentlich eine BMW-Spezialität. Eine Überraschung gibt es bei den Fahrleistungen: Der altbekannte 2,1-Liter, hier mit 204 PS, kauft den anderen tatsächlich den

Schneid ab, ist zügiger unterwegs. Er startet zwar wie stets rau und rappelig, beruhigt sich aber bei höherem Tempo, zieht vehement durch. Die Neunstufenautomatik reagiert flott, hat nur manchmal Mühe, die vielen Gänge sinnvoll zu sortieren. Schön auch die warmherzige und präzise Direktlenkung. Ausgestattet mit der Luftfederung (2261 Euro), gleitet der GLC gelassen durch die Gegend, federt exzellent. Der Benz bietet großzügige Platzverhältnisse, dazu kommt ein Riesenangebot an Sicherheits-Assistenz. Ein neuer Maßstab, klare Sache.



Das Cockpit ist regelrecht opulent gebaut, der Wählhebel an der Lenksäule praktisch. Im Fond sitzt man bequem



Großer Kofferraum mit nur leicht ansteigender Ladefläche bei vorgeklappten Rücksitzlehnen

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2011)



88 %



83 %

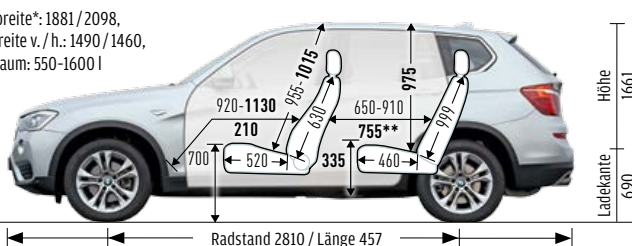


53 %



71 %

Außenbreite*: 1881/2098,
Innenbreite v./h.: 1490/1460,
Kofferraum: 550-1600 l



Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2015)



95 %



89 %

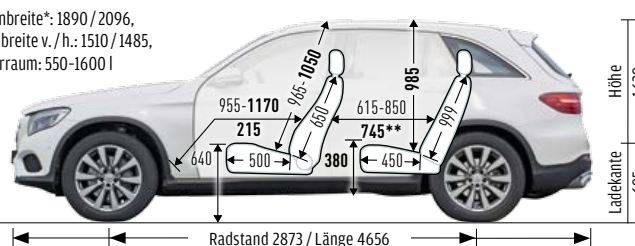


82 %



71 %

Außenbreite*: 1890/2096,
Innenbreite v./h.: 1510/1485,
Kofferraum: 550-1600 l





Volvo: Im Fond sitzt man sehr bequem. Bei Nichtgebrauch lassen sich die Kopfstützen nach vorn klappen



Audi: Durch die EinmULDung der beiden Außensitze haben die Passagiere auch in Kurven noch recht guten Seitenhalt



BMW: 2,5 Zentimeter weniger Innenbreite hinten – da kann es mit voller Besetzung schon recht knapp werden



Mercedes: Geräumig und komfortabel – im Fond sind zwei Mitfahrer bestens und drei noch passabel aufgehoben

Fahrzeugdaten	Volvo	Audi	BMW	Mercedes
Motor	Fünfzylinder / Biturbo / vorn quer	Vierzylinder / Turbo / vorn längs	Vierzylinder / Turbo / vorn längs	Vierzylinder / Biturbo / vorn längs
Bauart / Aufladung / Einbaulage	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2
Ventile / Nockenwellen	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette
Nockenwellenantrieb	2400 cm ³	1968 cm ³	1995 cm ³	2143 cm ³
Hubraum	140 kW (190 PS) / 4000	140 kW (190 PS) / 3800	140 kW (190 PS) / 4000	150 kW (204 PS) / 3800
Leistung bei 1/min	420 Nm / 1500	400 Nm / 1750	400 Nm / 1750	500 Nm / 1600
Drehmoment bei 1/min	200 km/h	210 km/h	210 km/h	222 km/h
Höchstgeschwindigkeit	6-Stufen-Automatik	7-Gang-Doppelkupplung	8-Stufen-Automatik	9-Stufen-Automatik
Getriebe	Allrad	Allrad	Allrad	Allrad
Antrieb	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben
Bremsen vorn / hinten	255/45 R 20 V	255/45 R 20 W	245/50 R 18 Y	235/55 R 19 V
Testwagenbereifung	Pirelli Scorpion Zero	Dunlop Sport Maxx GT	Pirelli P Zero	Michelin Latitude Sport 3
Reifentyp	8 x 20"	8,5 x 20"	8 x 18"	8 x 19"
Radgröße	149 g/km	149 g/km	138 g/km	129 g/km
Abgas CO ₂	6,7 / 5,1 / 5,7 l	6,4 / 5,3 / 5,7 l	5,6 / 4,9 / 5,2 l	5,5 / 4,7 / 5,0 l
Normverbrauch ¹⁾	70 l / Diesel	75 l / Diesel	67 l / Diesel	66 l (+ 60 €) / Diesel
Tankvolumen / Kraftstoffsorte	R134a	R134a	R134a	R134a
Kältemittel der Klimaanlage	73 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)	74 dB (A)
Vorbefahrgeräusch	2000 / 750 kg	2000 / 750 kg	2400 / 750 kg	2500 / 750 kg
Anhängelast gebremst / ungebremst	495-1455 l	540-1560 l	550-1600 l	550-1600 l
Kofferraumvolumen	4644 / 1891 • 2120 / 1713 mm	4629 / 1898 • 2089 / 1655 mm	4657 / 1881 • 2089 / 1661 mm	4656 / 1890 • 2096 / 1639 mm
Länge / Breite ²⁾ / Höhe	1) innerorts / außerorts / gesamt auf 100 km; 2) ohne • mit Außenspiegeln			

Kosten/Garantien	Volvo	Audi	BMW	Mercedes
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	336 €	298 €	276 €	277 €
Typklassen HPF / VK / TK	19 / 19 / 23	19 / 21 / 25	21 / 24 / 24	20 / 26 / 23
Werkstattintervalle	30 000 km / 1 Jahr	nach Anzeige / 2 Jahre	nach Anzeige / 2 Jahre	25 000 km / 1 Jahr
Wartungskosten von / bis	220 / 450 €	250 / 450 €	200 / 480 €	250 / 480 €
Garantie / Gewährleistung	Garantie	Garantie	Gewährleistung	Garantie
Technik / km-Begrenzung	2 Jahre / ohne	2 Jahre / ohne	2 Jahre / ohne	2 Jahre / ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	30 Jahre	30 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt	5 Jahre	30 Jahre

Messwerte	Volvo	Audi	BMW	Mercedes
Beschleunigung 0 - 50 km/h	3,4 s	2,5 s	2,6 s	2,6 s
0-100 km/h	9,3 s	8,6 s	8,3 s	7,7 s
0-130 km/h	15,1 s	15,1 s	14,6 s	12,9 s
Zwischenspur 60-100 km/h	5,0 s	5,2 s	4,8 s	4,3 s
80-120 km/h	6,4 s	6,9 s	6,7 s	5,7 s
Leergewicht / Zuladung	1930 / 575 kg	1942 / 518 kg	1848 / 517 kg	1958 / 542 kg
Gewichtsverteilung v./h.	59 / 41 %	55 / 45 %	50 / 50 %	54 / 46 %
Wendekreis links / rechts	12,5 / 12,6 m	11,8 / 11,7 m	12,0 / 11,8 m	11,7 / 11,6 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,9 m	34,2 m	36,5 m	37,2 m
aus 100 km/h warm	37,7 m	34,0 m	37,6 m	37,0 m
Innen Geräusch bei 50 km/h	58 dB (A)	56 dB (A)	58 dB (A)	57 dB (A)
bei 100 km/h	64 dB (A)	63 dB (A)	64 dB (A)	64 dB (A)
bei 130 km/h	68 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)	69 dB (A)
Testverbrauch • CO ₂ -Ausstoß	7,4 l/D • 195 g/km	6,7 l/D • 178 g/km	6,2 l/D • 164 g/km	6,5 l/D • 173 g/km
theoretische Reichweite	950 km	1115 km	1080 km	1015 km

Preise / Ausstattung	Volvo	Audi	BMW	Mercedes
Modell	XC 60 D4 AWD Automatik	Q5 2.0 TDI quattro S-tronic	X3 xDrive 20d Automatik	GLC 250d 4Matic
Grundpreis	43 500 €	44 000 €	44 050 €	46 410 €
Testwagenausstattung	Momentum (+2350 €)	Basis	Basis	Basis
Dämpfereinstellung / Luftfederung	1250 €	1100 €	1100 €	2261 € (Luftfederung)
Sitzheizung / Lederausstattung	350 / 1350 €	380 / 1950 €	370 / 1790 €	387 / 2249 €
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S	620 € (3 Zonen)	650 €	S
elektrische Heckklappe	500 €	490 €	490 €	536 €
Navigationssystem	ab 1150 €	ab 2100 €	ab 1490 €	ab 1012 €
LED-/Xenon-Scheinwerfer	N / 1350 € ¹⁾	N / 1060 €	980 / 2500 €	1726 € / N
Anhängevorrichtung	675 € ²⁾	870 €	1200 €	1000 €
Metalllackierung	810 €	890 €	890 €	928 €
Testwagenpreis (wird bewertet)	50 190 €	51 095 €	50 070 €	53 694 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; 1) Paketpreis; 2) abnehmbar, zuzügl. Einbau



Exzellente Kontrolle. Wie auf Bridgestone Reifen



Bridgestone Winterreifen wurden speziell entwickelt und gebaut, um die Traktion bei Nässe und Schnee zu verbessern, mit einer größeren Anzahl an Lamellenkanten, damit Sie immer alles unter Kontrolle haben. Das ist besonders wichtig - denn wir sind der einzige Teil des Sicherheitssystems Ihres Autos, der tatsächlich die Straße berührt.

Bridgestone Deutschland
Weitere Informationen finden Sie
auf unserer Webseite
www.bridgestone.de

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

Wertungen

Karosserie

	Punkte max.	Mercedes	BMW	Audi	Volvo
Platzangebot vorn	20	20	17	20	18
Platzangebot hinten	20	17	15	15	17
Raumgefühl	10	7	7	7	7
Kofferraum	20	16	16	15	14
Variabilität	10	6	6	8	6
Zuladung	10	8	8	8	9
Anhängelast	5	5	5	4	4
Übersichtlichkeit	15	12	11	12	11
Qualitätseindruck	20	18	17	18	18
Funktionalität	10	9	8	9	8
Sicherheitsausstattung	10	7	5	4	5
Karosseriewertung	150	125	115	120	117

Antrieb

Beschleunigung	15	12	11	11	11
Elastizität	20	16	14	13	14
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4	4	3
Laufkultur	15	11	11	12	10
Drehfreude/Ansprechen	10	7	8	7	7
Getriebe	20	18	19	18	16
Testverbrauch	30	28	28	27	26
Reichweite	10	6	7	7	6
Antriebswertung	125	102	102	99	93

Connected Car

Telefon	5	4	4	4	4
Navigation	15	15	15	14	8
Onlinefunktionen/Apps	5	4	4	2	4
Audio	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	18	15	9	13
Connected-Car-Wertung	50	46	43	34	34

Umwelt

Außenabmessungen	10	3	3	3	3
Leergewicht	10	4	5	4	4
CO ₂ -Ausstoß	10	8	9	8	7
Effizienzklasse	5	5	5	5	5
Außengeräusch	5	2	3	3	2
Umwelttechnik	10	6	6	6	6
Umweltwertung	50	28	31	29	27

Ihre Entscheidung: nur Punkte der für Sie wichtigen Disziplinen addieren - und schon können Sie Ihren persönlichen Testsieger küren

Preis-Leistungs-Sieger

BMW X3 xDrive 20d

Preis pro
Wertungspunkt:

77,03 €



Überraschung - normalerweise räumen an dieser Stelle die **Importmarken** ab. In diesem Fall ist der BMW X3 unser Preis-Leistungs-Sieger

Die Fakten

Seit: 11/10; Facelift 6/14;
ab 38 000 Euro • 3 Benziner
(184-306 PS), 4 Diesel (150-313 PS);
6-Gang manuell, 8-Stufen-Automatik

Tipps

Benziner:
xDrive 20i, ab 40 000 Euro
Diesel:
xDrive 20d, ab 41 900 Euro

Die Konkurrenten



Audi Q5
80,09 €



Mercedes GLC
81,73 €



Volvo XC60
84,07 €

*ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

6 5 4 3 2 1

Test-Sieger



michael.iggena@auto-test.com

1



MERCEDES GLC: Famose Neuauflage

Der GLC übersetzt die erfolgreiche Designsprache der C-Klasse in die Welt der SUV. Er ist geräumig, komfortabel und hat einen kräftigen Motor. Dazu bietet er viel Sicherheit. Ganz klar der neue Klassenmaßstab.

2



BMW X3: Sportliche Alternative

Knackig, agil und handlich: BMW setzt auch bei seinen SUV konsequent auf die Kern-DNA der Marke - Sportlichkeit. Aber auch bei den Kosten macht der Bayer eine gute Figur. Etwas mehr Platz könnte nicht schaden.

3



AUDI Q5: Nicht mehr der Jüngste

Er war mal Maßstab, ist aber in die Jahre gekommen. Spielt in puncto Fahrdynamik und Karosserie trotzdem noch vorn mit, hat aber Nachholbedarf bei der Connectivity. Herausragend gut: die Bremswege.

4



VOLVO XC60: Achtbarer Außenseiter

Anders als die anderen - mit heißem Herzen und viel Charme. So gewinnt man zwar keinen Vergleichstest, doch ist das Schweden-SUV der Tipp für Individualisten. Bitte, Volvo, es gibt mehr als nur einen famosen Motor.

Leserbriefe



Anlässlich des Megatests der Kompakt-SUV berichtet Leser Welte sehr praxisnah von seinen Tiguan-Erfahrungen

Top 10 SUV mit Frontantrieb AUTO TEST 11/2015

Da ich selbst seit einem Dreivierteljahr einen VW Tiguan habe, sehe ich einige Kritikanfälle. Für mein Empfinden hat der Tiguan kein komfortables Fahrwerk. Fest steht, dass er Querfugen, Straßenflicken und Kanaldeckel nicht ausreichend abdämpft. Laut Aussage dreier VW-Händler bringt das adaptive Fahrwerk kein weiches Fahrverhalten. Die Qualität der Sitze ist für lange Strecken mangelhaft; die Polsterung und der Sitzkomfort sind für einen Wagen mit diesem Preis eine Enttäuschung. Das hat nichts mit der Ergonomie zu tun; die ist gut. Mit meinem Tiguan 2.0 TDI 4Motion Handschalter verbrauche ich im Schnitt 7,7 Liter bei 20 Prozent Autobahn, 40 Prozent Stadt und 40 Prozent Landstraße.

Gerhard Welte, Stuttgart

Top 10 Vans AUTO TEST 12/2015

Schön, diese Vorstellung der beliebtesten Vans Deutschlands. Allerdings kommt der Golf Sportsvan nicht zur Sprache. Meiner Meinung fehlt bei VW immer noch ein Crossover-Modell in der Golf-Klasse. Mein geliebter

Cross-Golf kommt in die Jahre, und ich sehe bei VW keine Alternative; kommt ein T-Roc? In diesem Segment tummelt sich sehr erfolgreich der Opel Mokka!

Wilfried Rupp, per E-Mail



Der CrossGolf bekam keinen Nachfolger. Dabei hat er Liebhaber

Anm. d. Red.: Zu einem VW T-Roc, also einem SUV unterhalb des Tiguan, liegen derzeit keine gesicherten Informationen vor. Eine Cross-Variante bietet VW vom Polo an, den Golf Variant gibt es als höhergelegten Alltrack mit Allradantrieb.

Top 10 Kleinstwagen AUTO TEST 1/2015

Wenn Pkw mit der Verkehrsfläche eines i10 „Kleinstwagen“ sind, was sind dann Smart Fortwo oder Toyota IQ? Opels Adam ist schmaler, aber nicht mal einen Zentimeter kürzer als ein Peugeot 205. Wieso hält man sich so eng an

die Top 10 der Zulassungsstatistik und reduziert damit die Auswahl?

Kai Lühmann, per E-Mail



Leser Lühmann findet, der Hyundai i10 ist ein großer Kleinstwagen

Kaufberatung Audi A4 AUTO TEST 12/2015

Warum soll ich für einen gut ausgestatteten, neuen A4 fast 50 000 Euro bezahlen, der im ersten Moment aussieht wie ein vier Jahre altes Modell? Dazu kommt, dass alle Modelle von vorn ziemlich gleich aussehen. Audi braucht einen neuen Designer.

Heiko Poser, per E-Mail



Heiko Poser ist die Ähnlichkeit des A4 zum Vorgänger zu groß

KONTAKT

Für Fragen/Kommentare an die Redaktion:

LESERBRIEFE

AUTO TEST, Wendelsteiner Straße 2 a,
91126 Schwabach
redaktion@auto-test.com*,
Tel. 0 91 22-63 13 100

Bei Problemen mit Ihrem Fahrzeug:

KUMMERKASTEN

www.autobild.de/kuka

Für Fragen rund ums Abo und für die Nachbestellung von Einzelheften:

ABONNEMENTS

AUTO TEST, Aboservice, Postfach 10 03 31,
20002 Hamburg, autotest@axelspringer.de*
Tel. 0 40-4 68 60 51 73, Fax 0 40-34 72 95 17

Für alle weiteren Fragen und Anregungen:

AXEL SPRINGER 24h-SERVICE

0 18 06-63 00 30 (20 Cent/Anruf aus dem deutschen Festnetz, max. 60 Cent/Anruf aus Mobilfunk)

Sie haben eine Kaufberatung
verpasst, haben Interesse an
weiteren News und Reportagen?
Oder suchen einen Gebrauchten?
Klicken Sie auf www.autobild.de!



IMPRESSUM



Chefredakteur: Michael Iggena

(verantwortlich für den Inhalt)

Redaktionsleiter: Alexander Kuhligh (ak)

Art Director: Marc Rüdiger

Chef vom Dienst: Alexander Bohnsack

Redaktion: Alexander Bernt (ab), Marc Kaczmarek (mk),

Attila Langhammer (al), Andreas Of (aof)

Fotoredaktion: Andreas Arndt,

André Brünighoff, Heidrun Hönninger

Schlussredaktion: Torge Eßer (Lt.),

Andreas Fiegenbaum

Freie Mitarbeiter: Andreas Dünkelmeyer (ad),

André Huster (ah)

Illustratoren: Lars Sälzer

Produktionsleiter: Jochen Reinhard

Produktion: r2 GmbH, Wendelsteiner Str. 2 a,

91126 Schwabach, www.r-zwo.com

Grafik: Kerstin Britische, Marc Seger, Uwe Prechtel

Herstellung: Thomas Künne (Lt.), Andy Dreyer

Druck: Prinovis Ltd. & Co. KG - Betrieb Ahrensburg,

Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg

Redaktionsadresse:

AUTO TEST, Wendelsteiner Str. 2 a,

91126 Schwabach, redaktion@auto-test.com,

Tel. 0 91 22-63 13 100, Fax 0 91 22-63 13 110

Kaufmännischer Leiter: Tobias Franke

Verlagsreferentin: Franziska Geertz

www.autobild.de: Burkhard Knopke (Chefredakteur)

Marketing-/Anzeigenleitung: Wolfgang Berghofer

(verantwortl. für den Inhalt der Anzeigen), Stefan Müller

Anzeigenvertretung:

B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Str. 2 a,

91126 Schwabach, info@bm-marketing.net,

Tel. 0 91 22-63 13 300, Fax 0 91 22-63 13 301

Vertrieb (Einzelverkauf): Sales Impact GmbH & Co.

KG, 20350 Hamburg, verantwortlich: Michaela Steen,

AUTO TEST erscheint zweimonatlich und kostet im Einzelhandel € 2,20 (inkl. 7 % MwSt.), im Abonnement 2,20 €

pro Heftfolge zzgl. ortsüblicher Zustellgebühren. Mehr

Infos auf den Seiten 53 und 98. Höhere Gewalt entbindet

den Verlag von der Lieferfrist. Alle Rechte vorbehalten.

Copyright: Axel Springer Auto Verlag GmbH. Namentlich

gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung

des Verlages wieder. Die Rechte für die Nutzung

von Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie

über die PMG Presse Monitor GmbH, Tel. 0 30-28 49 30

oder www.presse-monitor.de.



Verlag: Axel Springer Auto Verlag GmbH,

Axel-Springer-Platz 1, Brieffach 82 40, 20350 Hamburg

Geschäftsführer: Dr. Hans H. Hamer, Stephan Fritz

Attraktiv und günstig



Der aktuelle Astra K ist das modernste Modell der Marke Opel. Er trägt zu gleichen Teilen die Hoffnung auf den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens und die Last eines Technologieträgers. Denn statt, wie branchenüblich, moderne Fahrzeugtechnologien in einem Oberklassemodell in den Markt einzuführen, übernimmt bei Opel der kompakte As-

tra diese Aufgabe. Und selbstbewusst lassen die Rüsselsheimer ihren Neuen in einem mäßig viralen Werbespot fünf Oberklasselimousinen überspringen. Ob er auch in der Kompaktklasse das Zeug zum Überflieger hat, soll unsere Kaufberatung klären.

Die kaufmännischen Erwartungen scheitert der Astra auf den ersten, sehr zarten Blick bereits zu

erfüllen. Die Markteinführung erfolgte im Oktober 2015, und allein im November wurden in Deutschland rund 5000 neue Astra zugelassen. Darunter fallen freilich auch die Tageszulassungen der Händler, aber im Vergleich zum Vorjahresmonat entspricht dies einer Zunahme von 60 Prozent. Oder noch anschaulicher ausgedrückt: In der Zulassungsstatistik für den

November rückte der neue Kompakt-Opel vom 21. auf den 7. Platz vor. Insgesamt setzten die Rüsselsheimer in Deutschland im letzten Quartal 2015, also seit der Markteinführung des neuen Modells, über 14 000 Astra ab. Hier zahlen allerdings auch dreitürige GTC, viertürige Stufenhecklimousinen und Sports Tourer ein, die noch auf dem Vorgänger basieren.

Starkes Stück: Im direkten Vergleich zum Vorgänger hat der neue Astra einen **deutlichen Sprung nach vorn** gemacht. Und dabei hat Opel die Einstiegspreise auf gleichem Niveau gehalten



Gemessen an weltweit über 24 Millionen verkauften Opel-Kompaktwagen seit 1936 – die Rüsselsheimer beginnen ihre Zählung mit dem Kadett I von 1936 – wirken die Zahlen etwas blass. Aber der Astra K hat noch einen ganzen Modellzyklus Zeit, den Rekord des erfolgreichsten Opel einzustellen. Der Astra F verkaufte sich von 1991 bis 1997 weltweit 4,1 Millionen Mal.

Zu den oberklassigen Extras, die Opel mit dem Astra „demokratisieren“ will, zählen unter anderem kühlende Massagesitze, Matrix-LED-Licht und der rund um die Uhr verfügbare Telefon-Concierge-Service namens OnStar. Auf diese Extras gehen wir im Ausstattungskapitel noch ein.

Auf der einen Seite strotzt der Astra also vor attraktiven Optio-

nen, auf der anderen Seite hat Opel – neben Fahrzeuggröße und -gewicht – aber an anderer Stelle deutlich reduziert. So ist zum Beispiel das adaptive Fahrwerk ersatzlos aus der Optionenliste gefallen – es wurde nicht in der erwarteten Stückzahl geordert. Des Weiteren hat Opel Antriebsversionen und Karosserievarianten eingeschränkt.

Im zweiten Quartal 2016, noch vor der gesetzlichen Pflicht ab 2017, will Opel freiwillig die realistischen WLTP-Verbräuche veröffentlichen. Das Messverfahren soll Alltagsbedingungen besser abbilden als die bisherigen Tests nach NEFZ-Methode. Erste Zahlen will Opel für den neuen Astra vorlegen – auch hier wird der Kompakte zum Vorreiter. ▶



Langfristig wird es vom Astra nur noch den Fünftürer (Bild) und den Kombi geben. Die Zukunft von Dreitürer und Stufenheck-Limousine ist ungewiss

Karosserie

Grand mit fünf

Auf den ersten Blick sieht der neue Astra gar nicht so neu aus; ein Laie mag ihn für ein umfangliches Facelift halten. Und auch Opel spricht von einer Weiterentwicklung des Designs. Dabei wird dieser behutsame Ansatz den umfangreichen technischen Veränderungen des Astra nicht gerecht. Das Stufenheck fliegt aus dem Programm, hier bleibt aber vorläufig noch das alte Modell bestellbar. Auch der Vorgänger-Kombi ist noch im Angebot und kann so manchen Schnäppchenjäger glücklich machen – aber nur noch bis März. Dann startet der neue,

schon bestellbare Sports Tourer auch bei den Händlern. Dem dreitürigen GTC wurde der Astra aus dem Namen gestrichen – er wird damit zum eigenständigen Modell.

Die verbleibende fünftürige Karosserie ist fünf, ihr Radstand zwei Zentimeter kürzer als beim Vorgänger – dennoch ist es den Entwicklern gelungen, das Raumangebot zu vergrößern. Insbesondere der Fond hat davon profitiert, die vorderen Platzverhältnisse waren schon im Vorgänger gut. Nur beim Kofferraum konnten die Entwickler das Kunststück nicht wiederholen: 370 Liter Mindestvolumen haben alt und neu gemein, bei der Maximalkapazität (1210 l) verliert der Neue 25 Liter. Konkurrenzfähige Werte, aber nicht überragend. In den Kia Cee'd passt deutlich

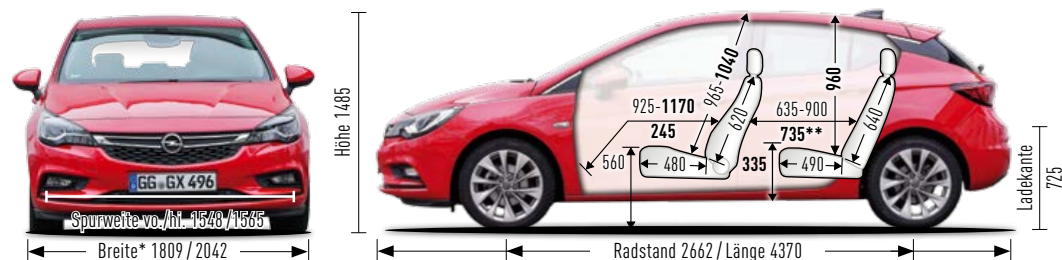
mehr (380-1318 l), der Ford Focus schluckt 363-1262 Liter, der VW Golf (380-1270 l) fasst an beiden Enden der Skala mehr als der Astra. Positiv: Die äußere Ladekante liegt nun einen halben Zentimeter tiefer – das gefällt uns. Weniger gut gefällt uns dagegen die Stufe auf der Innenseite – hier muss sämtliches Ladegut wieder rund 25 Zentimeter nach unten. Dass das ziemlich unpraktisch ist, fiel in Rüsselsheim auch schon auf. Deshalb soll mit der nächsten Preisliste, voraussichtlich ab Februar oder März, ein doppelter Ladeboden angeboten werden; preislich wird sich dieser zwischen 70 und 100 Euro bewegen. Für 70 Euro bekommen Sie auch ein Notlauf rad – damit wandert der Ladeboden deutlich nach oben, der Kof-

ferraum verliert im Gegenzug 60
Liter Ladevolumen.

Weiteres Volumen hat Opel beim Tank reduziert – der fasst beim Astra K nur noch magere 48 statt der 56 Liter des (durstigeren) Vorgängers. Wir konnten unsere Testwagen dennoch deutlich über-tanken. Die Benzinzer fassten min-destens noch weitere sieben, der Diesel mindestens noch fünf Liter, nachdem die Zapfpistole abge-schaltet hatte.

Aufgrund der reduzierten Außenmaße und einer strengen Technik-Diät ist der Astra zudem leichter geworden. Er wiegt je nach Motorisierung bis zu 200, mindestens jedoch 120 Kilo weniger als ein vergleichbar motorisiertes Vorgängermodell. Über 70 Kilo wurden bei der Karosserie abgespeckt.

Fünftürer



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Innenbreite v./h.: 1450 / 1440 •
Kofferraum: 370-1210 l •
Wendekreis lj./re.: 11.1 / 11.3 m

Der Astra K hat einen kürzeren Radstand und knappere Überhänge als das Vorgängermodell. Trotzdem ist es Opel gelungen, das Platzangebot im Innenraum zu verbessern



Die Rückfahrkamera (295 Euro) sitzt über dem Nummernschild – gut zum Rangieren, aber schmutzanfällig



Die schwarze Blende verschluckt optisch die C-Säule, beim Blick nach hinten wird ihr wahres Ausmaß sichtbar



Der Innenraum ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen. Der Fond ist bequemer, aber keinesfalls luftig



Tiefe innere Ladekante – der aufpreisige, optionale doppelte Ladeboden soll mit der Frühjahrs-Preisliste kommen

weitere 50 beim Chassis und viele kleinere Beträge bei anderen Baugruppen.

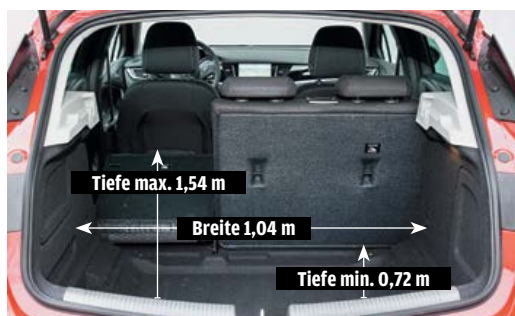
Auch der c_w -Wert hat abgenommen, liegt jetzt bestenfalls bei 0,285. Damit bewegt sich der Astra inmitten der windschlüpfigen Gesellschaft von Porsche 911 (1997), VW e-Golf oder Mercedes GLA. Das gelingt unter anderem mit der flachen Frontscheibe; die entsprechend langen A-Säulen sind innen aber so dick verpackt, dass sie die Übersicht schmälern. Die C-Säulen wiederum sind von außen in schwarzen Kunststoff gehüllt und machen sich so ziemlich dünn – der Designkniff funktioniert; wer aber im Auto nach hinten schaut, wird unbestreitbar mit ihnen konfrontiert. Auch in diese Richtung ist die Übersicht allerhöchstens

passabel. Glücklicherweise sind Parkpiepser am Heck ab der zweiten Linie Business Standard.

Zusätzliche aerodynamische Vorteile ergeben sich aus der Verkleinerung der Stirnfläche sowie dem langgezogenen Dach samt aerodynamisch optimierter C-Säulen. Auf die Verkleidung des Unterbodens verzichtete Opel, die Hinterachskonstruktion wurde aber angehoben, um diese aus dem Luftstrom herauszubringen.

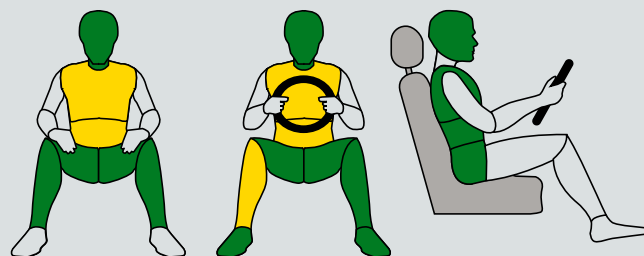
Des Weiteren hat Opel den Anbringungsort der Außenspiegel verändert. Die sitzen nun nicht mehr an einem Scheibensteg, sondern auf der Brüstung. Hierbei handelt es sich nicht um eine aerodynamische, sondern um eine akustische Maßnahme. Vibrationen und Windgeräusche, die bei ▶

Tiefstapler: Ohne Notrad geht's auf der Innenseite gut 25 Zentimeter abwärts. Das Minimalvolumen des Astra K beträgt wie beim Vorgänger 370 Liter, maximal gehen nur noch 1210 Liter rein – 25 l weniger



Passive Sicherheit

Beim **Euro NCAP-Test** schnitt der Astra sehr gut ab. Sowohl beim versetzten als auch beim totalen Frontalcrash erwies sich die Fahrgastzelle als stabil, bot Dummies verschiedener Größen auf allen Plätzen guten Schutz. Lediglich beim simulierten seitlichen Einschlag eines Fahrzeugs öffneten sich die hinteren Türen. Auch der Schutz von Kindern in Kindersitzen wurde bei allen Crashes als mindestens gut bewertet.



Gesamtbewertung



Insassenschutz	86 %
Kindersicherheit	84 %
Fußgängerschutz	83 %
aktive Sicherheit	75 %

- = sehr geringes Verletzungsrisiko
- = geringes Verletzungsrisiko
- = mittleres Verletzungsrisiko
- = hohes Verletzungsrisiko
- = sehr hohes Verletzungsrisiko

www.euroncap.com

Aktive Sicherheit



Der **Totwinkelwarner** überwacht den Verkehr per Ultraschall, leuchtet im Spiegel auf. Er funktioniert unverständlicherweise nur bis 140 km/h. Beim Überschreiten der Geschwindigkeit nervt der Bordcomputer, zudem waren die Sensoren unseres Testwagens sehr nervös.



Sehr viel überzeugender ist das **Matrix LED-Licht**. Es strahlt hell und gleichmäßig. Die Fernlichtautomatik (ab 55 km/h) steuert einzelne LED-Segmente im Scheinwerfer und spart andere Verkehrsteilnehmer aus. Die **Frontkamera** mit weiteren Assistenten ist dafür Pflicht.

zunehmender Geschwindigkeit durch den Luftabrieb an den Spiegeln entstehen, dringen weniger stark in die Fahrgastzelle – dort bleibt es ruhig. Das funktioniert prima, wir konnten uns auch bei Tempo 170 noch gut unterhalten. Einzig bei unserem Testwagen mit dem 136-PS-Diesel begann ab etwa 160 km/h der Innenspiegel zu vibrieren, begleitet von einem sonoren Geräusch.

Apropos Vibrationen – die lassen sich erstmals ganz bewusst auf dem Fahrersitz erleben. Im 2400 Euro teuren Premium-Lederpaket steckt neben der vollelektrischen Sitzeinstellung mit flexiblen Seitenwangen und Memoryfunktion für den Fahrer eine Massagemfunktion. Beide Vordersitze lassen sich beheizen oder kühlen – dabei saugen Ventilatoren Luft durch den Sitz. Auch die äußeren Fondsitze lassen sich beheizen. Zusätzlich gibt es zwei USB-Anschlüsse für die hinteren Plätze, die liefern jedoch nur Strom, können keine Da-

18-fach einstellbarer Fahrersitz mit Kühl- und Massagemfunktion

ten übertragen. Ohne Sitzkühlung und den elektrisch voll-einstellbaren Fahrersitz bietet Opel den Umfang im 550 Euro günstigeren Lederpaket an. Die Sitzkühlung ist ein nettes, gut funktionierendes Gimmick, mit dem Opel in Richtung Premium stichelt; die einstellbaren Seitenwangen für den Fahrersitz generieren mehr Seitenhalt, was insbesondere die Käufer stärker motorisierter Modelle begrüßen dürften. Beide Pakete sind erst ab der teuren Linie Dynamic bestellbar. Beheizbare Vordersitze bietet Opel nicht separat an, diese Option findet sich für alle Ausstattungen im günstigen Winterpaket für 620 Euro.

Sehr empfehlenswert sind Opels Ergonomiesitze. Deren 18-fache Einstellbarkeit macht sich auf Langstrecken bezahlt. Dazu wurden sie von der Aktion Gesunder Rücken ausgezeichnet. Für den Fahrersitz berechnet Opel 390, für beide Vordersitze 685 Euro. Übrigens: Auch bei der Sitzanlage des Astra konnten die Ingenieure das Gewicht um zehn Kilogramm reduzieren. ▶



Opel Astra TCR

■ Schon das Einsteigen ist eine Kunst. Die Stahlrohre des Überrollkäfigs sind beim Opel Astra TCR immer im Weg. Aber auf Komfort kommt es hier nicht an, denn mit diesem Auto werden keine Familienausflüge gemacht, sondern Rennen gefahren. In diesem Jahr bringt Opel drei Boliden in der Touring Car Racing-Serie (TCR) an den Start. Diese internationale Tourenwagenmeisterschaft wird seit 2015 ausgetragen, 2016 startet im April erstmals eine deutsche Serie. Elf Jahre nach dem DTM-Ausstieg fährt Opel wieder im internationalen Tourenwagensport. „Das Konzept bietet hochwertige Technik, die es Spaß macht zu fahren, und das zu bezahlbaren Kosten. Hinzu kommt bei der TCR ein professionelles Umfeld. Das passt perfekt zu unserer Kundensport-Philosophie“, sagt Opel-Motorsportdirektor Jörg Schrott. Wie viel Spaß es macht, den 95 000 Euro teuren Astra TCR zu pilotieren, darf AUTO TEST in Zandvoort (NL) ausprobieren. Ein Mechaniker startet per Hand den

Motor, dann muss das Auto zum Anfahren noch angeschoben werden.

Stefan Kissling, dessen Team Kissling Motorsport den TCR mitentwickelt hat, erklärt: „Der erste Gang ist extrem lang ausgelegt. Es fühlt sich an, als würde man mit einem Pkw im dritten Gang anfahren müssen. Das ist nicht einfach.“ Auch die TCR-Piloten müssen das üben. Ein langer erster Gang ist wichtig, damit enge Kurven mit viel Schub durchfahren werden können.

Die Beschleunigung des 330-PS-Fronttrieblers ist beeindruckend. Und das, obwohl es mit gedämpftem Tempo aus der Boxengasse geht. Der Geräuschpegel im Auto ist hoch. Um 1200 Kilogramm Leergewicht zu erreichen, ist der Innenraum ausgeräumt – keine Verkleidung, kein Beifahrersitz, keine Rückbank. Das steigert die laute Soundkulisse. Der Zweiliter-Turbomotor brüllt sportlich, jede Gangschaltung per Wippe am Lenkrad ist spür- und vor allem hörbar. Auch das Hasten durch Pfützen ist lauter als im

Serienmodell. Fahrhilfen wie ABS und ESP sind verboten. Nur eine Servolenkung ist erlaubt. Die ist deutlich aggressiver als im Serienmodell. Kissling, selbst erfahrener Tourenwagenpilot: „Das Lenkverhalten gleicht dem eines Gokarts.“ Das Fahrverhalten ist neutral, es gibt weder starkes Über- noch Untersteuern: Das Heck bricht nicht aus, das Auto schiebt nicht über die Vorderachse. Die größte Überraschung sind aber die Bremsen. Sie sind größer und hitzeresistenter als im Serien-Astra und verzögern nur schwach. Dietmar Metrich, Technischer Leiter: „Die Rennbremsanlage hat eine sehr hohe Performance. Aber heute ist es kalt, es regnet stark, und wir fahren nicht im Renntempo. Dadurch ist es für einen Nicht-Profi schwierig, die richtige Betriebstemperatur für maximale Verzögerung zu erreichen.“ Bremsen ist das eine, Gasgeben das andere. Auf der 700 Meter langen Start-Ziel-Geraden zeigt das Display mehr als 180 km/h an – möglich sind 250. **M. Zeidler**



Dicke Backen, großer Flügel – so geht Tourenwagen. Opel Motorsport startet im April mit drei Astra TCR in die deutsche Serie



Der Zweiliter-Turbo leistet 330 PS. Das ist das Maximum nach TCR-Reglement

Kaufberatungen und Tests!

Jetzt AUTO TEST - der Kaufberater im Abo sichern!



IHRE VORTEILE

- ✓ 6 Hefte für nur 2,20 € pro Heft
- ✓ portofrei ins Haus
- ✓ kein Heft mehr verpassen
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug

➡ **Exklusive Vorteile auf**
www.autobild.de/vip-lounge



**Jetzt
im Abo!**

IN JEDEM HEFT:

- Umfangreiche Kaufberatungen und Tests
- Immer ein komplettes neues Fahrzeugsegment als Top-Thema
- Mehr Lifestyle-Themen, Insider-Infos und Kauftipps

JETZT BESTELLEN:

 auto-test.com/lesen

 040/468 60 51 73

T16013+14

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle AUTO TEST - der Kaufberater zum Preis von zzt. 2,20 € pro Heft (6 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 1 Heft GRATIS. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO TEST - der Kaufberater erscheint im Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. H. Hamer, Amtsgericht Hamburg, HRB 77465. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag>.

Motoren & Getriebe

Vier aus neun

Auch vor der Motorenpalette haben die Opel-Entwickler nicht halt gemacht. Alle Motoren sind jetzt aus Aluminium gefertigt – das spart gegenüber den Vorgängern bis zu zehn Kilogramm Gewicht. Die sparsamen Autogasmotoren (LPG) sind für den neuen Astra nicht mehr verfügbar. Ob es ein neues bivalentes Aggregat geben wird, ist noch nicht entschieden. Daher gilt hier Gleiches wie bei den Karosserien Dreitürer, Kombi oder Stufenheck – wer damit fahren möchte, muss noch zum alten Modell greifen. Mit etwas Geschick können Sie da aber einen starken Rabatt raushandeln.

Trotz dieses Einschnitts stehen neun Motorisierungen zur Wahl. Deren Leistungsspanne reicht momentan von 95 bis 200 PS. Kenner stöhnen jetzt wahrscheinlich in-

nerlich auf, weil sie sofort erkannt haben, dass es vom neuen Astra vorerst keine besonders starke OPC-Variante gibt. In diesem Jahr rechnen wir auch nicht mehr damit. Bleibt also wieder nur die Alternative GTC – da können sie sich immerhin an dessen stark überarbeiteten, kurvengierigem Fahrwerk erfreuen.

Von den neun Motoren konnte Opel uns bisher nur vier zum Erfahren zur Verfügung stellen. Der kleinste Benziner ist ein 1,4-Liter-Sauger mit 100 PS und mageren 130 Newtonmetern – allein nach den technischen Daten wirkt er etwas aus der Zeit gefallen. Mit 105 PS folgt ein Dreizylinder mit Turboaumladung, zwei ebenfalls aufgeladene 1.4er-Vierzylinder mit 125 beziehungsweise 150 PS und ein 1,6-Liter-Aggregat mit 200 PS. Alle Turbobenziner sind Direkt-einspritzer.

Die vier Dieseldesigns bauen allesamt auf dem identischen 1,6-Liter-Vierzylinderrumpf auf. Die stärkste Variante erreicht 160

PS und 350 Newtonmeter Drehmoment dank sequenzieller, zweistufiger Turboaumladung. Diesen Motor bietet Opel zuerst im Astra an. Die aktuelle Dieseldesigngeneration bewirbt der Hersteller gern als Flüsterdiesel – wir finden den Ausdruck etwas zu optimistisch. Zwar laufen die Motoren leiser als manches Konkurrenzprodukt, aber den herben, hoch verdichtenden Diesellauf kann auch Opel dem Selbstzünder nicht abgewöhnen.

Für alle Motoren außer dem Basisbenziner (100 PS) und -diesel (95 PS) bietet Opel das Ecoflex-Paket mit Start-Stopp-Technik an. Sofern die Option wählbar ist, kos-

tet sie 200 Euro Aufpreis, bei einigen Motorisierungen gehört sie zum Standardumfang.

1.0 Ecotec Turbo (105 PS)

Der Einliter-Dreizylinder beispielsweise hat stets Start-Stopp an Bord. Für den 105-PS-Motor umfasst das Ecoflex-Paket außerdem noch rollwiderstandsarme Reifen und in Verbindung mit dem automatisierten Fünfganggetriebe (700 Euro) ein Aerodynamikpaket mit selbstschließendem Kühlergrill. Wenn Sie sich für das Easytronic-Getriebe interessieren, bemühen Sie sich auf jeden Fall um eine Probefahrt. In der AUTO TEST-Re-



Neuer Turbo-Dreizylinder im Astra mit 105 PS/170 Nm – gut für Kurzstrecken



1,6-Liter-Diesel mit 136 PS – bewegt den Astra souverän, aber etwas brummig



Technische Daten*	1.4	1.0 Ecotec	1.4 Ecotec (92 kW)	1.4 Ecotec (110 kW)	
Motor	R4	R3, Turbo	R4, Turbo	R4, Turbo	
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen / -antrieb	4 / 2 / Kette	3 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	
Hubraum (cm³)	1399	999	1399	1399	
Leistung (kW / PS) bei 1/min	74 / 100 bei 6000	77 / 105 bei 5500	92 / 125 bei 4000-5600	110 / 150 bei 5000-5600	
Drehmoment (Nm) bei 1/min	130 bei 4300	170 bei 1800-4250	245 bei 2000-3500	245 bei 2000-4000	
Antrieb / Getriebe (Schalter Automatik)	Vorderrad / 5-Gang manuell -	Vorderrad / 5-Gang automat.	Vorderrad / 6-Gang manuell -	Vorderrad / 6-Gang man. 6-St.-Automatik	
Verbrauch ECE-Norm (l/100 km)	5,4 S	4,3 4,1 S	5,4 - S	5,4 S	
Abgas CO ₂ (g/km)	124	99 96	124	124	
Tankvolumen (l) / Reichweite (km)	48 / 888	48 / 1116 1170	48 / 888	48 / 888	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	185	200	205	215 210	
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	13,4	11,2 12,7	9,2	8,3 8,9	
Serienbereifung	195/65 R 15	195/65 R 15	195/65 R 15	195/65 R 15	
Leergewicht (kg)	1169	1198	1203-	1203 1233	
Zuladung (kg)	591	582 592	617	617 612	
Anhängelast gebremst / ungebremst (kg)	900 / 600	1220 / 610 1230 / 610	1450 / 620	1450 / 620	
Betriebskosten	1.4	1.0 Ecotec	1.4 Ecotec (92 kW)	1.4 Ecotec (110 kW)	
Abgasnorm / Steuer pro Jahr (Euro)	Euro 6 / 86	Euro 6 / 28 22	Euro 6 / 86	Euro 6 / 86	
Typklasse HP / TK / VK	17 / 20 / 20	18 / 20 / 21	18 / 20 / 21	18 / 20 / 21	
Versicherungskosten ¹⁾ pro Jahr (Euro)	1442	1473	1488	1487	
Werkstattintervalle (km / Monate)	30 000 km / 12 Monate	30 000 km / 12 Monate	30 000 km / 12 Monate	30 000 km / 12 Monate	
Kosten kleine / große Inspektion ²⁾ (Euro)	180-200 / 300-500	180-200 / 300-500	180-200 / 300-500	180-200 / 300-500	
Kosten pro Kilometer (Euro)	0,39	0,39 k. A.	0,42	0,43 k. A.	
ÖKOTREND-Wertung	78 2	82 ³⁾ 81 ³⁾ 2+	78 2	78 78 ³⁾ 2	

Garantien: Technik: 2 Jahre • Durchrostung: 12 Jahre • Mobilität: 1 Jahr

Preise/Ausstattung	1.4	1.0 Ecotec	1.4 Ecotec (92 kW)	1.4 Ecotec (110 kW)	
Selection (Schalter Automatik)	17 260 €	17 960 18 660 €	-	-	
Business (Schalter Automatik)	17 300 €	18 000 18 700 €	19 400 €	20 650 22 300 €	
Edition (Schalter Automatik)	19 010 €	19 710 20 410 €	21 110 €	22 360 24 010 €	
Dynamic (Schalter Automatik)	-	21 060 21 760 €	22 460 €	23 710 25 360 €	
Innovation (Schalter Automatik)	-	21 860 22 560 €	23 260 €	24 510 26 160 €	

* Herstellerangaben; alle Werte beziehen sich auf das jeweilige Basismodell. 1) Quelle Allianz.de; Angestellter, 40 Jahre, SF-Klasse 1/2 (Beitragsatz 70 %), private Nutzung, 15 000 km/Jahr, Zulassung in Nürnberg; Haftpflicht plus Vollkasko (Vollkasko 300 Euro SB inkl. Teilkasko 150 Euro SB), Mein Auto Komfort-Paket; 2) Umfang variiert, je nach Zustand von Kraftstoff-, Luftfilter oder Zündkerzen; 3) mit Ecoflex-Start-Stopp-Technologie

daktion konnte Opels Halbauto-
matik keinen Kollegen wirklich
überzeugen.

Den Motor selbst können wir
bedenkenlos all jenen empfehlen,
die sich überwiegend im städti-
schen Umfeld bewegen. Im Über-
landverkehr wirkt der kleine Ben-
ziner etwas durchzugsschwach,
was man durch fleißiges Betätigen
des Fünfganggetriebes ausgleichen
kann.

1.4 Ecotec Turbo (150 PS)

Vom 1.4 Turbo bietet Opel ei-
ne Variante mit 125 und 150 PS an.
Da die Normverbrauchswerte mit
jeweils 5,4 Liter Super gleichauf
liegen, empfehlen wir den stärkeren
Motor; der Aufschlag beträgt
1250 Euro. Als einziger Benziner
ist er optional mit einer sechsstu-
figen Wandlerautomatik (1650 Eu-
ro) kombinierbar. Der Vierzylin-
der gibt sich drehfreudig und
bewegt den 1,2 Tonnen wiegenden
Astra recht agil. Seine 245 Nm
Drehmoment wirken hingegen
nicht so wuchtig wie erwartet.

1.6 Ecotec Turbo (200 PS)

Dieser Motor ist eine Wucht.
Wirkt er bei frühem Schalten im
Stadtverkehr noch verhalten, zieht
er mit jeder weiteren Kurbelwel-
lendrechung über 1700 Touren im-
mer vehementer. Turboübliche Ermü-
dungserscheinungen bei hohen
Drehzahlen zeigt er dabei kaum.
Von 0 auf 100 km/h geht's in sie-
ben Sekunden, das sind nur 0,6
mehr, als ein 30 PS stärkerer Golf
GTI Performance braucht. Leider
gibt's den schnellen Astra erst ab
der teuren Linie Dynamic.

1.6 CDTI (136 PS)

136 PS und 320 Nm haben mit
dem Astra leichtes Spiel. Trotz der
guten Dämmung ist er aber als et-
was brummelig aufgefallen. Er ist
der einzige Diesel, der aktuell mit
Automatik (1295 Euro) zu ordern
ist. Sollten Sie privat einen Diesel-
Astra wollen, raten wir zum güns-
tigeren und sparsameren 110-PS-
CDTI. Mit 300 Nm sollte der sich
genauso schaltfaul und dennoch
zügig fahren lassen.

Umwelt

Neu gleich besser

Opels Umweltbilanz hat sich mit
dem neuen Astra verbessert. Das
hohe Gewicht wurde reduziert,
aber der 1,4-Liter-Basismotor ist
nicht verbrauchsgünstig, ihm fehlt
Start-Stopp. Moderne Umwelttech-
nik findet sich im neuen Dreizylin-
der. Punkten kann Opel mit um-
weltschonender Produktion im
polnischen Werk und guter Einbin-
dung von Lieferanten ins Umwelt-
management. Auch die Transport-
logistik ist ressourcensparend.
Viele Fahrzeugteile werden aus re-
cyclen Kunststoffen hergestellt.



ÖKOTREND

**Thomas Wiesand,
Geschäftsführer
des Umweltinstituts
ÖkoTrend**

Getriebe



Gut gestuft, schlaff geführt - das Sechsganggetriebe im Astra

Sowohl 5- (bis 105 PS) als auch
6-Gang-Schaltgetriebe sind gut
abgestuft, dürften aber gern
straffer geführt sein. Die Easy-
tronic (700 Euro, nur 105 PS)
konnten wir nur in anderen Opel
erfahren - die systemtypische
Schaltpause nervt. Eine sechstu-
fige Automatik bietet Opel mo-
mentan nur für den 150-PS-Ben-
ziner und den 136-PS-Diesel an.



1.6 Ecotec	1.6 CDTI (95 PS)	1.6 CDTI (110 PS)	1.6 CDTI (136 PS)	1.6 BiTurbo CDTI
R4, Turbo	R4, Turbo	R4, Turbo	R4, Turbo	R4, Turbo
4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette
1598	1598	1598	1598	1598
147 / 200 bei 4700-5500	70 / 95 bei 3500	81 / 110 bei 3500	100 / 136 bei 3500-4000	118 / 160 bei 4000
300 bei 1700-4700	280 bei 1500-1750	300 bei 1750-2000	320 bei 2000-2250	350 bei 1500-2250
Vorderrad / 6-Gang manuell -	Vorderrad / 6-Gang manuell -	Vorderrad / 6-Gang manuell -	Vorderrad / 6-Gang man. 6-St.-Automatik	Vorderrad / 6-Gang manuell -
6,0 S	3,6 D	3,6 D	3,8 4,4 D	4,1 D
138	95	95	99 115	108
48 / 800	48 / 1333	48 / 1333	48 / 1263 1090	48 / 1170
235	185	195	205	220
7,0	12,7	11,0	9,6 9,7	8,6
225/45 R 17	195/65 R 15	205/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16
1275	1270	1285	1285 1289	1275
615	590	580	590 611	600
1550 / 650	1450 / 650	1450 / 650	1500 / 650	1550 / 680



	1.6 Ecotec		1.6 CDTI (95 PS)		1.6 CDTI (110 PS)		1.6 CDTI (136 PS)		1.6 BiTurbo CDTI	
	Euro 6 / 118		Euro 6 / 152		Euro 6 / 152		Euro 6 / 160 192		Euro 6 / 178	
	18 / 20 / 21		19 / 19 / 21		19 / 19 / 21		19 / 19 / 21		18 / 19 / 21	
	1643		1637		1652		1683		1683	
	30 000 km / 12 Monate		30 000 km / 12 Monate		30 000 km / 12 Monate		30 000 km / 12 Monate		30 000 km / 12 Monate	
	180-200 / 300-500		180-200 / 300-500		180-200 / 300-500		180-200 / 300-500		180-200 / 300-500	
	k. A.		0,39		0,42		0,43 k. A.		k. A.	
	76 ³⁾	2	81	2+	81	2+	81 ³⁾ 80	2+ 2	79 ³⁾	2

1.6 Ecotec	1.6 CDTI (95 PS)	1.6 CDTI (110 PS)	1.6 CDTI (136 PS)	1.6 BiTurbo CDTI
-	20 260 €	21 360 €	-	-
-	20 300 €	21 400 €	23 200 24 495 €	23 850 €
-	22 010 €	23 110 €	24 910 26 205 €	-
25 910 €	-	24 460 €	26 260 27 555 €	26 910 €
26 710 €	-	25 260 €	27 060 28 355 €	27 710 €



Zwei Neuerungen: Die elektrische Servolenkung meldet gut zurück und ist präzise. Die neue Mittelkonsole ist endlich entrümpelt, aber keinesfalls progressiv

Ausstattung

	Selection	Business	Edition	Dynamic	Innovation
7"-Touchscreen & Infot.	800	350	●	●	●
abnehm. Anhängerh.	695	695	695	695	695
AGR-Fahrers. / & Beifahr.	390 / 685	390 / 685	390 / 685	390 / 685	⊗ / 685
Bluetooth-Freisprecheinr.	450	●	●	●	●
Bordcomputer	160	●	●	●	●
Digitalradio	70	70	70	70	70
E-Fensterh. v. / v. u. h.	● / ⊗	● / ●	● / ●	● / ●	● / ●
Einparkhilfe h. / v. u. h.	380 / 520	● / 140	● / 140	● / 140	● / ●
Frontkamera inkl. Assist. ¹⁾	⊗	650	650	500	●
„Keyless Open“ ²⁾	⊗	⊗	⊗	485	350
Klimaanlage/-automatik ³⁾	● / ⊗	● / 350	● / 350	● / 350	⊗ / ●
LED-Matrixlicht ⁴⁾	⊗	1350	⊗	1150	1350
Multifunktionslenkrad ⁵⁾	125	●	●	●	●
Navigation	1500	790	790	790	790
Nebelscheinwerfer	185	185	185	●	●
Opel OnStar ⁶⁾	490	490	490	●	●
Rückfahrkamera ³⁾	⊗	295	295	295	●
Tempomat	125	●	●	●	●

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich

Empfehlung: Business

(Aufpreis zur Basis: 40 Euro / Basis ab 125 PS)

1) erfordert Alarmanlage/Licht-Paket, nicht mit Radio R 300 BT; 2) inkl. elektr. Parkbremse;

3) nicht mit Radio R 300 BT; 4) erfordert Frontkamera; 5) in Verbindung mit Tempomat; 6) erfordert Licht-Paket

Ausstattung

Innovatives und Nützliches

Viel Neues beim Astra also bisher, nur die Preisliste haben die Verantwortlichen vergessen aufzuräumen. Von den fünf Ausstattungen sind vier auf der zweiten Seite aufgeführt, die Linie Business wird auf Seite sechs versteckt. Zwar richtet sich diese Ausstattung mit dem niedrigen Listenpreis (ab 17300 Euro) in erster Linie an Geschäftskunden – Stichwort Ein-Prozent-Regelung –, aber sie steht auch Privatkäufern offen. Aufgrund der scharfen Preisgestaltung ist sie unsere Linie der Wahl. Der Aufpreis zur Basis Selection

beträgt nur 40 Euro, der Preisvorteil liegt mit der Mehrausstattung – unter anderem Bluetooth-Radio, Parkpiepser hinten und Tempomat – bei 1195 Euro. Für Motoren ab 125 PS markiert Business ohnehin die Basis, der Abstand zu Edition beträgt deutliche 1710 Euro – dafür rollt Business auf bescheidenen Stahlrädern vom Band. Einzig der 200-PS-Benziner ist nicht als Business zu ordern.

Ein weiteres gewichtiges – besser: erhellendes – Argument für Business ist das gleichförmige und helle LED-Licht (1350 Euro). In

Extras

Was brauche ich?



Elektrisch einstellbare AGR-Sitze nur im Premium-Lederpaket (2400 Euro), manuell ab 390 Euro (Fahrsitz)



Beheizbare Fondsitze (ab 710 Euro) gibt's erst ab Dynamic. Die USB-Buchsen übertragen keine Daten, sie können nur Mobilgeräte laden



Der Parkassistent (850 Euro, ab Dynamic) parkt längs und quer wie von Geisterhand gut ein. Sie behalten die Umgebung im Blick

jedem Scheinwerfer sitzen acht LED-Elemente, bei aktivierter Fernlichtautomatik blenden außerhalb von Ortschaften und oberhalb von 55 km/h alle LEDs voll auf – der Lichtkegel reicht weit voraus und zeigt auch eine gute seitliche Ausleuchtung. Werden entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge erkannt, schaltet die Automatik einzelne LED-Segmente ab. So werden andere Autos maskiert, das direkte Umfeld aber weiter ausgeleuchtet. Das funktionierte auf unseren Testfahrten eindrucksvoll. Bei Opel werden sie sich über unseren Tipp freuen, denn damit die Automatik den Gegenverkehr erkennen kann, ist die Frontkamera (650 Euro) Voraussetzung. Die



OnStar (490 Euro) ist Opels Telefon-Concierge und verbindet den Fahrer mit einer Telefonzentrale, die Auskünfte erteilt oder Notrufe annimmt. Wenn die Airbags ausgelöst werden, ruft OnStar Rettungskräfte zum Unfallort



Die Fernlichtautomatik (Teil des LED-Lichts) blendet ab 55 km/h automatisch auf und den Gegenverkehr aus. Braucht die Frontkamera



Die Sporttaste gibt's nur für Dynamic. Sie macht die Lenkung straffer, und die Gasannahme direkter – Letzteres viel uns kaum auf



Das optionale Matrix-LED-Licht (1350 Euro) hat uns mit seiner starken Lichtausbeute und in Kombination mit der Fernlichtautomatik voll überzeugt. Acht LED-Segmente pro Scheinwerfer leuchten großflächig vors Auto, Gegenverkehr oder Vorausfahrende werden automatisch maskiert, nicht geblendet

füttert mit ihren Daten auch den Kollisionswarner, der zwischen 8 und 60 km/h auch eine Gefahrenbremsung einleitet, dazu liest sie Verkehrsschilder und zeigt deren Gebote im Display an, und sie steuert den Spurhalteassistenten. Der greift zwischen 60 und 180 km/h unsichtbar ins Lenkrad, wenn ein Überfahren der Fahrbahnmarkierung ohne vorheriges Blinken droht. Die Lenkkorrektur erfolgt kraftvoll, aber nie ruckartig, sie ist sehr fein abgestimmt. Das System schaltet sich auch nach mehreren Eingriffen in Folge nicht ab, fordert dann aber dazu auf, die Hände ans Lenkrad zu nehmen.

Die Frontkamera wiederum arbeitet nicht mit dem einfachen

Radio R 300 BT zusammen. Das Modell R 4.0 mit Siebenzoll-Touchscreen kostet für Business 350 Euro. Weil es sowohl Android Auto als auch Apple Car Play beherrscht, können Sie damit ausgewählte Anwendungen Ihres Handys direkt auf dem Display im Astra nutzen. So sparen Sie sich das teurere Navi 900 – dessen Display ist ein Zoll größer, kann derzeit aber nur mit Apples iPhone kommunizieren. Für Business kostet es 990, sonst 1500 Euro.

Ein weiterer, bereits bekannter Helfer bei Opel ist OnStar (490 Euro). Kunden erreichen damit rund um die Uhr eine Telefonzentrale, die Auskünfte erteilt oder Notrufe annimmt. Ersteres wurde zu unserer Zufriedenheit erfüllt, erfrag-

Infotainment



Das Radio R 4.0 (800 Euro, oben) kommt ohne Navifunktion. Via Android Auto oder Apple Car Play lassen sich aber die Navigationsanwendungen vieler Smartphones im Auto nutzen. Zur Ausgabe und Steuerung verfügt es über einen 7"-Touchscreen. Es ist schöner in die Mittelkonsole integriert als das Navi 900 (1500 Euro, mittig) mit 8"-Touchbildschirm und Karten für 30 europäische Länder. Das Navi 900 versteht sich zudem nur mit Apple, ein Update ist bereits geplant.

te Adressen können vom optionalen Navi 900 als Ziel empfangen werden. Aber Achtung: OnStar weiß immer, wo Ihr Astra ist – hilfreich, wenn der Wagen gesucht wird. Wünschen Sie das nicht, können Sie die Ortung deaktivieren. Nur wenn Airbags ausgelöst werden oder der Wagen auf dem Dach landet, ruft OnStar in jedem Fall Rettungskräfte zum Unfallort. Außerdem integriert OnStar einen WLAN-Hotspot, der bis zu sieben Mobilgeräten das Surfen im Internet ermöglicht. Via App lassen sich Hupe, Licht oder Türschlösser steuern und Fahrzeugdaten wie Reifendruck oder Tankfüllstand abrufen. Im ersten Jahr ist OnStar frei, dann kostet der Dienst 99 Euro pro Jahr. ▶



Das Fahrwerk verrichtet seinen Dienst leise und unauffällig. Im Vergleich zum Vorgänger ist es deutlich besser geraten

**auto
TEST** **Fazit**

Kurz & knapp – Das empfiehlt die Redaktion

attila.langhammer@auto-test.com

Wenn's das neue Modell sein soll, bleibt momentan nur die fünftürige Karosse. Der Kombi ist zwar bereits bestellbar, wir konnten ihn bislang aber noch nicht fahren. Die entsprechende Kaufberatung können Sie in einem der kommenden Hefte lesen. Motorenseitig sollten Sie sich für einen der Turbobenziner entscheiden, wobei der spritzige 1.6er aufgrund der Zwangskoppelung an die Linie Dynamic recht teuer kommt.

Wir empfehlen dagegen – auch auf die Gefahr hin, uns zu wiederholen – die Linie Business. Allein die sinnvollen Parkpiepser am Heck sind durch die 40 Euro Aufpreis zu Selection schon vielfach abgedeckt. Für Motoren ab 125 PS markiert die Linie ohnehin die Ausstattungsbasis.

Als sternenhell strahlendes Extra sollten Sie, und würden wir, das LED-Licht (1350 Euro) mit dem magischen Fernlichtassistenten

wählen. Der erfordert für seine Voraussicht jedoch noch die Kamera (650 Euro), die weitere Helfer, darunter den überzeugenden Spurhalteassistenten, ins Auto holt. Die Kamera bietet Opel nicht ohne eines der Infotainmentssysteme an – wir tendieren zum 7"-Modell R 4.0 (350 Euro). Das kann im Vergleich zum teureren 8"-Gerät Navi 900 nicht nur Apple Car Play, sondern auch Android Auto – bringt so die Navigation zahlreicher Mobiltelefone direkt ins Auto, spart bei Business 640 Euro und ist schöner in die Mittelkonsole integriert. Die von uns empfohlenen Extras addieren sich auf 2350 Euro für jeden Business-Astra. Wenn Sie noch eine Sitzheizung möchten, empfiehlt sich das Komfortpaket (890 Euro) – neben der für unsere Konfiguration obligatorischen Frontkamera stecken zusätzlich Lenkradheizung, Regensensor und Zweizonenklimaautomatik drin – plus 2590 Euro.

Der Wenigfahrer



■ Sie fahren kaum Langstrecke, schätzen die Vorzüge eines Kompakten? Greifen Sie zum Dreizylinder mit 105 PS. Die manuelle Fünfgangbox erfordert zwar Schaltarbeit, sticht die Halbautomatik aber klar aus. Mit Business starten Sie gut, haben in der Preisliste viele Freiheiten.

Empfehlung: Opel Astra 1.0 Ecotec Turbo Business

Listenpreis: ab 18 000 Euro

Der sportliche Fahrer



■ Wer einen schnellen Astra will und nicht auf das kommende OPC-Modell warten kann, dem sei zum 200 PS starken 1.6er geraten. Den gibt es erst ab der Linie Dynamic mit 7-Zoll-Touchscreen, Nebelscheinwerfern, Opel OnStar, schwarzem Dachhimmel und Sporttaste – passt.

Empfehlung: Opel Astra 1.6 Ecotec Turbo Dynamic

Listenpreis: ab 25 910 Euro

Der Vielfahrer



■ Wenn's ein Diesel für den Privatgebrauch sein soll, dann bitte mit 110 PS und 300 Nm. Zwar gibt's dafür keine Automatik, aber das Drehmoment unterstützt schaltfaules Fahren. Zudem begnügt sich das Ecoflex-Modell nach Norm mit nur 3,4 Liter Diesel pro 100 Kilometer.

Empfehlung: Opel Astra 1.6 CDTI EcoFlex (110 PS) Business

Listenpreis: ab 21 600 Euro

Interieur

Talino ist für Selection, Business und Edition Standard – für Letztere optional in Hellbraun. Formula ist der Stoff für alle AGR-Sitze. Das perforierte Echtleder kostet für Dynamic 1850, für Innovation 1750 Euro.

Stoff



Talino



Formula

Leder



Siena

Räder

Leichtmetallräder gibt es von 16 bis 18 Zoll, das große Format erst ab Dynamic. Die Aufpreise sind moderat, dass hängt aber mit der strengen Kopplung an die Linien zusammen.



6,5 x 16 Zoll
205/55 R16
Designrad
350 Euro



7,5 x 17 Zoll
225/45 R17
5-Doppelsp.
250 Euro



7,5 x 17 Zoll
225/45 R17
10-Speichen
650 Euro



7,5 x 17 Zoll
225/45 R17
20-Speichen
650 Euro



7,5 x 18 Zoll
225/40 R18
10-Doppelsp.
650 Euro

Dekore

Die Dekore richten sich nach der Linie – Tofana Gold schimmert's bei Edition. Coronado Braun ist optional für Innovation erhältlich, ab Werk zieren Dynamic und Innovation schwarze Klavierlackleisten.

Dekore



Tofana Gold

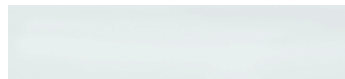


Coronado Braun

Farben

Von Haus aus ist der Astra royalblau. Schneeweiß kostet 195, das Brillantrot des Fotoautos 275 Euro. Alle anderen Effektlackierungen schlagen mit 560 Euro zu Buche.

Uni



Schneeweiß



Royalblau

Metallic-/Perleffekt



Argonsilber



Diamantblau



Beigegrau



Azurblau



Smaragdgrün

Brillanteffekt



Powerrot

Autofahrerstudie

So zufrieden sind Opel-Fahrer

Opel-Käufer sind mit ihren Fahrzeugen laut J. D. Power-Report 2015 eher mäßig zufrieden. Dem neuen Astra kann diese Wertung jedoch nicht gerecht werden, denn in der Kundenzufriedenheitsstudie werden Käufer zwei bis drei Jahre alter Autos befragt. Die lobten an ihren Opel zumindest die komfortablen AGR-Sitze, kritisierten aber hakelige Getriebe, heiße Motoren, Ölverbrauch und die Bedienbarkeit. Allesamt Punkte, in denen der neue Astra seine Qualitäten noch beweisen kann.

	RENAULT Aufwärtstrend	17	125
	VOLKSWAGEN Über dem Schnitt	18	127
	OPEL Nicht umgeparkt	19	131
	SMART Stillstand	20	135
	BMW Nierenentzündung	21	145

Bei der J.D. Power-Kundenbefragung landete Opel nur einen Platz hinter Erzkonkurrent VW – allerdings auf dem 19. Die 131 steht für 131 monierte Probleme bei der Befragung pro 100 Fahrzeughalter. Bei Sieger Mazda gab's nur 87 Beschwerden pro 100 Autos

Wertentwicklung*

Restwert: Kombi-Nation

Mehrwert dank Mehrvolumen erzielt der wertstabilere, Sports Tourer genannte Astra Kombi. Für die gefragtere Variante werden sich auch bei der neuen Generation voraussichtlich wenigstens zwei Drittel der Kunden entscheiden. Ob Benzin- oder Diesel ist für die Wertstabilität des Astra weniger entscheidend als erwartet.

Astra Sports Tourer 1.6 CDTi Ecoflex (110 PS) Business	63,59 %
Astra Sports Tourer 1.0 Turbo Ecoflex (105) Business	62,60 %
Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Ecoflex (125 PS) Innovation	61,15 %
Astra Sports Tourer 1.6 BiTurbo CDTi Ecoflex (160 PS) Innovation	59,82 %
Astra 1.6 CDTi Ecoflex (110 PS) Edition	59,50 %
Astra 1.0 Turbo Ecoflex (105 PS) Edition	58,24 %
Astra 1.6 CDTi (95 PS) Selection	57,94 %
Astra 1.4 (100 PS) Selection	57,69 %

*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, 15% Sonderausstattungsanteil pauschal



Leben mit und ohne Auto

NEW MOBILITY

Urbanisierung, Sharing Economy, Vernetzung – unsere moderne Welt wandelt sich radikal. Ganz besonders beim Thema Mobilität. War das eigene Auto mit Erreichen der Volljährigkeit bis vor einigen Jahren noch selbstverständlich, haben heute oft andere Wünsche Priorität. In großen Städten nimmt der Autobesitz unter jungen Menschen ab. Das zeigen Studien. Stattdessen rücken alternative und kombinierte Mobilitätsformen in den Vordergrund: Einkaufen mit dem Carsharing-Auto, zur Arbeit mit den Öffentlichen, Freunde in der Ferne besuchen als Mitfahrer bei einem Pendler. Der Nahverkehr wächst, in den Metropolen wird zunehmend Fahrrad gefahren, autofreie Innenstädte geistern immer wieder durch die Medien, und immer mehr Carsharing-Firmen buhlen um Kunden. Es war stets eine Stärke von AUTO TEST, über den Rand des eigenen Kühlergrills hinauszublicken. Deshalb halten wir Sie ab sofort in Sachen New Mobility auf dem Laufenden. Welche neuen Apps gibt es? Was verbirgt sich hinter dem Begriff Last Mile? Welche Vorteile bietet die neue Carsharing-Firma? Wie entwickelt sich der Fernbusmarkt?

All das erfahren Sie regelmäßig in unserer neuen Rubrik New Mobility. Keine Sorge: AUTO TEST bleibt natürlich auch in Zukunft eine Autozeitschrift. Aber wir erweitern eben unseren Fokus. Denn Autofaszination bedeutet auch Faszination an der Mobilität. Und die muss nicht ausschließlich von den eigenen vier Rädern abhängig sein.

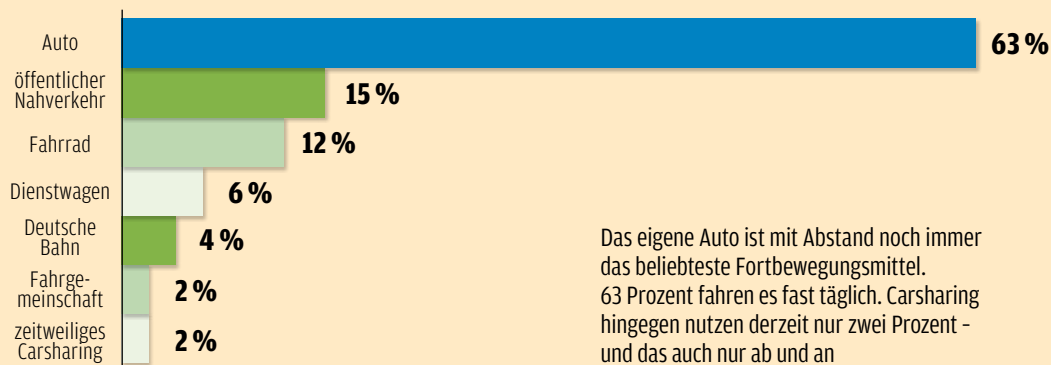
Fahren VS.



„Für mich ist mein Fiat Uno die ungeschlagene Nummer eins!“

Sabine Franz

Verkehrsmittel im Vergleich



Sparen?

Zwei Hamburgerinnen haben für uns nachgerechnet, was ihre **Mobilität in der Großstadt** monatlich kostet. Die eine nutzt **klassisch** den **eigenen Kleinwagen**, die andere setzt auf Lösungen aus dem Bereich **New Mobility**



„In der Großstadt brauche ich kein eigenes Auto“

Thordis Rüggeberg

Die Deutschen wissen, was sie wollen: Freiheit! Und diese verbinden laut Umfragen fast 90 Prozent von ihnen mit dem Auto vor der Haustür. Dann aber scheiden sich die Geister. Denn während ein Drittel den Wagen als reines Fortbewegungsmittel sieht, geben 70 Prozent an, den eigenen Pkw sogar zu lieben. Und Autoliebe rostet ja bekanntlich nicht. Von 2007 bis 2014 stieg der Pkw-Bestand von 41,2 auf 43,9 Millionen Fahrzeuge.

Dennoch hat sich, seitdem Klimawandel und Umweltschutz die öffentlichen Debatten mitbestimmen, auch etwas in den Köpfen bewegt. Immerhin knapp über eine Million Autofahrer nutzen bereits Carsharing – manche sogar zusätzlich zum eigenen Auto. Das hat eine im Januar 2015 veröffentlichte Studie des TÜV Rheinland ergeben.

Und wer in Großstädten und Ballungsräumen wohnt, für den kann das Mobilitätsangebot durchaus eine Alternative sein. Zum Beispiel kombiniert mit Bahn, Bus, Fahrrad oder Mitfahrangeboten.

Autoliebe und rationale Mobilität stehen sich also gegenüber. So auch Sabine Franz und Thordis Rüggeberg, die beide in Hamburg leben und arbeiten. Die selbstständige Journalistin Sabine Franz fährt einen Fiat Uno, Baujahr 1989, mit rund 140 000 Kilometern auf dem Tacho. Die beiden sind seit 17 Jahren ein unzertrennliches Team – und das soll auch so bleiben. Thordis Rüggeberg arbeitet als Fotografin in der Hansestadt und hat ihren Skoda Fabia vor einem halben Jahr verkauft. Seitdem setzt sie auf New Mobility, nutzt Carsharing, Kuriere oder Nahverkehr und hat 400 Euro in ein neues Fahrrad investiert. Mit dem radelt sie nun täglich in ihr Fotostudio und vermisst ihr Auto nicht mehr – meistens jedenfalls...

Carsharing in Deutschland

(Stand 1.1.2015)



+37,4%



1.040.000
Fahrberechtigte

2014

Beim Carsharing teilen sich Nutzer die Autoflotte eines Anbieters. Reservieren und Finden erfolgen via App, Internet oder Telefon. In Deutschland hat die Idee noch Potenzial, wie die Wachstumszahlen für 2014 zeigen



+10,4%



15.400
Fahrzeuge

2014

Quelle: Bundesverband Car-Sharing e.V., 2015

Günstig im Unterhalt und immer zuverlässig

Fiat – Fehler in allen Teilen! Der Spruch hat mich über meine gesamte Auto-Biografie begleitet. Jede Menge Rost und Pannen wurden mir prophezeit. Aber das automobile Mobbing hat mich nie gestört. Ich wusste schließlich schon immer, was ich an meinem Fiat Uno habe. Mir war klar, dass die Kritiker verstummen würden. Im April wird er 26 Jahre alt. Der letzte TÜV-Check 2014 hat nicht mehr als 40 Euro extra für eine neue Ventildeckeldichtung gekostet. Der Kfz-Mechaniker hat uns noch viele glückliche Jahre vorausgesagt.

Der Uno war ein Familienauto. Als sich meine Mutter das Sondermodell Elba der ersten Generation 1989 als Zweitwagen zulegte, war sie einer von rund vier Millionen Uno-Käufern weltweit. Dass der FIRE-Motor – die Innovation! – komplett von Robotern gebaut wurde, interessierte in meiner Familie damals herzlich wenig.

Wichtiger war da schon der Titel „Auto der Vernunft“, den der Italiener insgesamt fünfmal gewann. Zugegeben, wirklich sexy klang das nicht. Aber unser Uno sollte ja auch weniger Dolce-Vitalis zuverlässiges Stadtauto sein. Und genau das war er: schnörkellos, praktisch, genügsam.

Zehn Jahre draußen parken hat nicht geschadet

Obwohl der Wagen der ganze Stolz meiner Mutter war, durfte ich ihn mir bald nach Belieben ausleihen. Sie tolerierte meinen ersten

kleinen Ausparkkratzer, erlaubte ebenso tägliche Fahrten zur Uni wie Spritztouren mit Freunden quer durch Deutschland. Auch die zum Skifahren – im jugendlichen Leichtsinn auf Sommerreifen! Der Uno schlürfte seine sieben, manchmal auch weniger Liter und machte nicht ein einziges Mal schlapp. Trotzte über zehn Jahre Tag und Nacht jedem Wetter, ohne Rostausschlag zu zeigen. Auch einen unverschuldeten Rempler vor der Waschanlage überstand er ohne Folgeschäden. Schließlich, da war ich schon von Köln nach Hamburg gezogen, überließ mir meine Mutter 1998 den Wagen. Es fiel ihr nicht leicht, aber sie wusste ihn in guten Händen.

4400 Euro für Inspektionen und Reparaturen – in 26 Jahren

Mittlerweile – nach gut 140 000 Kilometern, einer ausgetauschten Lichtmaschine, nach mehreren gemeinsamen Umzügen und noch mehr Flohmärkten – hat sich unser Verhältnis verändert. Im Winter schone ich ihn. Für City-Fahrten habe ich eine Abokarte für Bus und Bahn. Während er früher immer für mich da war, bin ich heute auch für ihn da. Poliere den Wagen nach jeder Handwäsche auf Hochglanz, parke ihn trocken in der Garage.

Nicht, dass er sich je beschwert hätte! In 26 Jahren kostete unser Italiener rund 4400 Euro an Inspektionen und Reparaturen.

Macht 14 Euro im Monat. Sein chronisches und typisches Uno-Leiden – die Ventildeckeldichtung, die gern mal leckt und alle zwei Jahre ausgetauscht wird – sehe ich ihm nach. Auch dass ich regelmäßig und ordentlich Öl nachfüllen muss, weil er das Zeug verschluckt oder während der Fahrt ausspuckt und keine Werkstatt bislang ein Mittel dagegen wusste.

Kein cooler, dafür ein charismatischer Youngtimer

Trotz alledem assistiert mir der 720 kg leichte 44-PS-Knirps brav bei Möbel- und Wocheneinkäufen. Ebenso auf beruflichen Fahrten, Landpartien und Heimatbesuchen in Köln. Während ich früher während des Überholens mit Tempo 140 (!) von Rasern weggedrängelt wurde, halten die meisten heute respektvoll Abstand. Vielleicht auch, weil der Uno mittlerweile zu einer seltenen Spezies gehört?

Das habe ich zum ersten Mal realisiert, als mir ein entgegenkommender Autofahrer zuhupte und winkte. Der Mann sah aus wie Bruce Willis, aber erst im Rückspiegel erkannte ich, dass er meinen Zwilling fuhr. Noch neun Uno 45 S waren 2014 in Hamburg zugelassen. Bruce Willis habe ich nicht kennengelernt, und „Stirb langsam“ mache ich schon gar nicht zu meinem Uno-Motto. Unausgesprochen habe ich ihm Treue geschworen, in guten wie in schlechten Zeiten. Schlechte Zeiten hatten wir bislang noch keine.

„Als Auto der Vernunft gekauft, entpuppte sich unser Uno dann doch als kleiner Herzensbrecher“

Sabine Franz



Das gibt Sabine monatlich für den FIAT UNO aus:

Versicherung	ca. 20 Euro
Steuer	ca. 21 Euro
Garage	65 Euro
Benzin	ca. 20 Euro
Verschleißteile und Wartung	ca. 25 Euro

gesamt: ca. 151 Euro

Im Alltag unterwegs ohne eigenen Pkw

Seit ich einen Führerschein habe, hatte ich immer ein eigenes Auto und dachte: Ohne geht es nicht. Ein Pkw vor der Haustür bedeutete für mich Unabhängigkeit, Beweglichkeit, problemlos, selbstbestimmt, Tag und Nacht.

Vor etwa zehn Jahren legte ich mir einen Skoda Fabia Combi zu, einen Jahreswagen. Mein erstes Auto mit Servolenkung, Bremskraftverstärker, Airbags, Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern! Für mich eine Luxuskarosse. Doch trotz des Komforts – es war eher eine Vernunfttete. Wir machten vernünftige Sachen zusammen, fuhren in den Baumarkt und zum Möbelschweden. Der Hamburger Verkehr nahm nach meinem Empfinden immer stärker zu, Parkplätze wurden immer seltener und teurer. Wenn es nicht gerade etwas zu transportieren gab, war ich mit dem Rad schneller und beweglicher.

Lieber Carsharing als hohe Reparaturkosten

Als ich 2014 von Winter- auf Sommerreifen wechseln ließ, kam mir der Mechaniker mit langer Mängelliste entgegen. Um über den TÜV zu kommen, hätte ich Reifen, Bremsen und Stoßdämpfer erneuern lassen müssen, zudem war die Kupplung am Ende, der Kühlwasserbehälter hatte einen Riss. Es wären Reparaturen für 2500 Euro fällig geworden. Schnell stand fest, dass ich kein Geld mehr in ein zehn Jahre altes Auto investieren wollte.

Zum ersten Mal stellte ich mir die Frage, ob ich ein eigenes Auto benötige. Zwar genoss ich es, nach Belieben einsteigen und losfahren zu können – wirklich Sinn ergab es aber nicht, dafür so viel Geld auszugeben. Ich wohne mitten in einer Großstadt, kann zu Fuß zur Arbeit gehen, und für die veranschlagten Reparaturen würde ich ein Jahr lang jeden Monat für 200 Euro Taxi fahren können. Damit war das Urteil über meinen Fabia gefallen: Ich werde mich von ihm trennen.

Auf Stadtfesten fielen mir die Stände diverser Carsharing-Anbieter auf. Da es attraktive Einstiegsangebote gab, wurde ich Mitglied bei Cambio und Drive Now. Außerdem genoss ich die letzten Wochen

2500 Euro für den TÜV? Da war klar, der Fabia kommt weg

mit meinem Auto, machte spontane Ausflüge an die Ostsee oder fuhr ans andere Ende der Stadt zu meinem Lieblings-Indier.

Anfang Oktober, als es Zeit für die Winterreifen wurde, verkaufte ich den Skoda für 650 Euro an einen Händler. 200 Euro investierte ich gleich wieder in ein neues Smartphone – mit meinem alten hätte ich die Carsharing-Apps nicht nutzen können.

Das eigene Auto vermisst? Bisher nur ein einziges Mal

Die Trennung fiel mir nicht schwer, im Gegenteil: Ich empfand

Erleichterung darüber, Verantwortung los zu sein und keine unerwarteten Kosten mehr fürchten zu müssen. In meiner Beweglichkeit eingeschränkt fühlte ich mich auch nicht. Ein einziges Mal habe ich das Auto vermisst: Weihnachten stand ein Verwandtenbesuch an, das Wetter war scheußlich und ich schwer erkältet. Ich hätte mich gern in mein trockenes Auto gesetzt und wäre losgefahren.

Stattdessen habe ich die U-Bahn genommen und bin zu Fuß durch den Schneeregen gestapft. Carsharing-Fahrzeuge waren an diesen Tagen nicht zu bekommen – das zeigt, wie sehr sie hier in Anspruch genommen werden. Natürlich hätte ich mir auch ein Taxi rufen können. Allerdings widerstrebt es mir irgendwie, die relativ hohen Beträge dafür zu zahlen.

Paradox, denn ich habe jahrelang ohne mit der Wimper zu zucken für fünfzig oder sechzig Euro vollgetankt und diese Summe in wenigen Tagen verfahren. Aber an diese neue Denkweise muss ich mich noch gewöhnen.

Auch wenn ich mir mittlerweile häufiger Taxis und Kuriere gönne, konnte ich einiges einsparen. Und sollten sich meine Lebensumstände, mein Wohnort oder mein Arbeitsplatz einmal derart ändern, dass ein Auto den Alltag deutlich erleichtern würde, bin ich sicher: Irgendwo da draußen wird es schon wieder ein passendes Gefährt für mich geben. Vielleicht wird es dann eine Liebesheirat.



„Verrückt: Früher habe ich Benzin verfahren, ohne darüber nachzudenken. Jetzt geize ich bei den Taxikosten“

Thordis Rüggeberg



Das gibt Thordis monatlich für NEW MOBILITY aus:

öffentliche Verkehrsmittel	ca. 45 Euro
Fahrrad-Instandhaltung/-Inspektionen	ca. 12 Euro
Taxi	ca. 25 Euro
Kuriere	ca. 30 Euro
Carsharing	ca. 30 Euro
gesamt	ca. 142 Euro

Fotos: R. Rätzke, dpa, PAL

Klein, stark, *sportlich*

Vier Kleinwagen in der Leistungsklasse von **90 bis 110 PS** fahren hier untereinander den Sieger aus. Gesucht wird der beste Mittelweg aus **Fahrspaß** und Praxistauglichkeit – und das für unter 20 000 Euro

Hyundai
i20 Coupe 1.4

Opel
Corsa 1.0 Ecotec DIT



Kleinwagen mit drei Türen – klingt erst mal nicht so richtig spannend, oder? Dabei haben unsere Vier-Meter-Zwerge es faustdick unter den Motorhauben. Bis zu 110 PS lauern dort – das reichte vor 30 Jahren noch eine Klasse darüber für sportliche Fahrleistungen.

Dazu punktet unser Quartett mit handlichen Abmessungen um die

vier Meter und flott gezeichneten Blechkleidern, die sich wohlthuend vom praktischen Kleinwagen-Einerlei abheben. Na bitte, jetzt kommt Schwung in die Veranstaltung.

Der Herausforderer von Hyundai nennt sich auch selbstbewusst i20 Coupe – ohne Accent aigu auf dem „e“. Ein ziemlich hochtrabender Name für einen dreitürigen Mini, bei

dem sich die Designer aber erkennbar Mühe gegeben haben. Chic sieht er aus, der kleine Koreaner – mit abfallender Dachlinie und eigenständigem Schürzendesign.

Im aktuellen Vergleich gegen Opel Corsa, Peugeot 208 und Seat Ibiza SC hilft eine schicke Optik allein nicht, da muss das Coupe mit praktischen Talenten überzeugen.

Hyundai i20 Coupe

100 PS • 0-100 km/h 11,6 s • 6,2 l/100 km • ab 16 450 Euro

Opel Corsa

90 PS • 0-100 km/h 12,9 s • 5,5 l/100 km • ab 11 980 Euro

Peugeot 208

110 PS • 0-100 km/h 10,4 s • 5,4 l/100 km • ab 12 600 Euro

Seat Ibiza SC

95 PS • 0-100 km/h 10,6 s • 5,6 l/100 km • ab 11 990 Euro

Seat
Ibiza SC 1.0 EcoTSI

Peugeot
208 PureTech 110





Peugeot 208 PureTech 110 Der Agile

Gesamtpunkte
582

Platz
4

↑ Temperamentvoller Motor, trotzdem geringster Verbrauch, ähnlich Hyundai fünf Jahre Garantie

↓ Kleinster Innenraum, höchster Testwagenpreis, lange Schaltwege, pseudosportliche Sitze

Ganz schön frech, dieser Franzose! Allein das Cockpit mit dem kleinen Lenkrad und den darüber positionierten Instrumenten macht an. Während die meisten Fahrer – der Trick ist, die Sitzlehne verhältnismäßig aufrecht einzustellen – die Anzeigen tatsächlich übers Lenkrad hinweg anpeilen, machen die engen Skalen das Ablesen nicht ganz leicht. Auch die Sitze mit den ausgeprägten Seitenwangen verlieren schnell ihren Zauber, denn der Schaumstoffwulst ist zu weich, der ganze Sitz zu hoch. Einsteigen klappt so zwar prima, der Seitenhalt in schnellen Kurven

bleibt aber begrenzt. Wiedergutmachung betreibt der Dreizylinder, der mit seinen 110 PS richtig zur Sache geht, munter hochdreht und heiser knurrt. Jawohl, so muss ein kleiner Kracher gehen – trotz der hakeligen und etwas weich geführten Schaltung reichen 10,4 Sekunden bis Tempo 100. Maximal sind bis zu 190 km/h drin. Da hält hier keiner mit. Die zappelige Federung und die aus der Mittellage zu spitz ansprechende Lenkung übertreiben den Sportsgeist dann wieder. Und mit 19940 Euro (inkl. GT-Line-Paket und Navigation) kommt der 208 am teuersten.



Das kleine Lenkrad wurde mittlerweile zum Markenzeichen von Peugeot. Darüber: zierliche Instrumente



Bei umgeklappter Lehne bleibt eine Stufe im Ladeboden, die jedoch geschickt von einer Rampe kaschiert wird



Opel Corsa 1.0 Ecotec DIT Der Geräumige

Gesamtpunkte
585

Platz
3

↑ Großzügiges Platzangebot, erfreulich niedrige Preise, starke Bremsleistung, geringer Verbrauch

↓ Müder Motor, unausgewogenes Fahrwerk, mäßige Bedienung, wie Seat nur zwei Jahre Garantie

Weniger ist eben nicht immer mehr. Sosehr wir den Corsa mit fünf Türen und 100-PS-Vierzylinder in unserer Kaufberatung in Heft 9/2015 noch gelobt haben, so ernüchtert sind wir vom Dreitürer mit 90-PS-Dreizylinder. Das vernünftige Platzangebot und der faire Preis von 17945 Euro erfreuen den Kunden, ansonsten macht der Corsa aber eine eher unglückliche Figur.

Die mäßige Bedienung mit zu tief platziertem Monitor und noch darunter liegenden Klimareglern kennen wir vom Fünftürer, das unharmonisch abgestimmte Fahr-

werk nicht. Weder sportlich noch komfortabel rollt der kleine Opel ab. Der Einliter-Dreizylinder wirkt außerdem über weite Strecken überfordert, muss mit der geringsten Leistung von 90 PS aber auch das meiste Gewicht bewegen. Trotz Verschlankungskur sind noch immer 1170 Kilogramm übrig geblieben. So vergehen ermüdende 12,9 Sekunden bis Tempo 100 – der spritzige Peugeot ist 2,5 Sekunden schneller. Immerhin bleibt der Opel mit 5,5 Liter pro 100 Kilometer wenigstens auch beim Tanken zurückhaltend. Unter dem Strich reicht es so nur für Rang 3.



Ungünstig: Die Klimareglern und auch der neue Touchscreen liegen im Corsa deutlich zu tief



Mit 1090 Litern bietet der Corsa das größte Maximalvolumen und zugleich die niedrigste Ladekante im Test

Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2012)



88 %



78 %

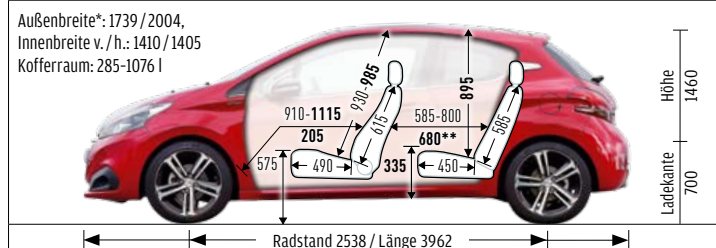


61 %



83 %

Außenbreite*: 1739/2004,
Innenbreite v./h.: 1410/1405
Kofferraum: 285-1076 l



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Euro NCAP-Wertung: ★★★★★

www.euroncap.com (getestet 2014)



79 %



77 %

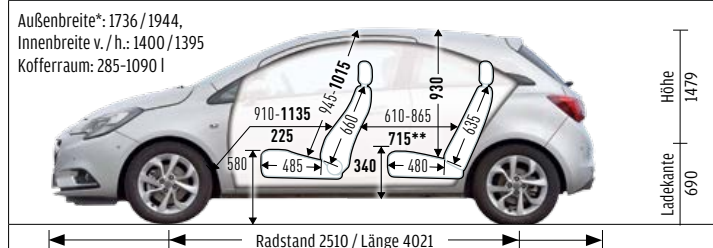


71 %



56 %

Außenbreite*: 1736/1944,
Innenbreite v./h.: 1400/1395
Kofferraum: 285-1090 l



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Seat Ibiza SC 1.0 EcoTSI Der Ausgegliclene

Gesamtpunkte
589

Platz
2

↑ Aufgeweckter und dazu sparsamer Motor, günstiger Preis, gute Ergonomie und Sitzposition vorn

↓ Magere Ausstattung, mäßige Bremsleistung, Fond und Kofferraum knapp bemessen

Solide VW-Technik trifft feschen Spanier. So lässt sich die Erfolgsformel des Ibiza am treffendsten zusammenfassen. Unter dem modernen Blechkleid bleibt zumindest vorn ausreichend Raum, der Arbeitsplatz verbindet gekonnt Form und Funktion, die Sitze vermiesen uns dank straffer Polster selbst die Urlaubstour nicht.

Dazu kommt ein unauffälliges Dreizylinder-Motörchen, das mit seinen 95 PS keine Brocken aus dem Asphalt reißt, aber munter mithält und sich mit 5,6 Litern alle 100 Kilometer zufriedengibt. Mit 17.235 Euro verbucht der Spanier

zudem den günstigsten Preis für sich – das klingt nach Testsieger. Dass der Ibiza am Ende doch hinter dem Hyundai landet, hat allerdings gute Gründe. Im Fond und auch im Gepäckabteil fehlen ihm wertvolle Zentimeter, und beim Nothalt aus Tempo 100 steht der Seat zwar nach guten 36,6 Metern, aber immer noch 2,5 Meter später als der Koreaner. Zudem kommt der günstige Preis nicht von ungefähr: Der Ibiza spart sich einfach das eine oder andere Ausstattungsdetail, sogar Windowbags (225 Euro) oder eine Fahrlichtautomatik (295 Euro) kosten extra.



Das Ibiza-Cockpit zeigt sich unauffällig und sehr benutzerfreundlich. Die Materialqualität geht in Ordnung



Mickrige 938 Liter schluckt der Ibiza bei umgeklappter Rückbank. Mit aufgestellter Lehne liegt er im Mittelfeld



Hyundai i20 Coupe 1.4 Der Dynamische

Gesamtpunkte
593

Platz
1

↑ Für einen Dreitürer gutes Platzangebot, hervorragende Bremsen, gute Sitze, funktionales Interieur

↓ Teurer als der Fünftürer, bei hohem Tempo laut, höchster Verbrauch, mäßiges Drehmoment

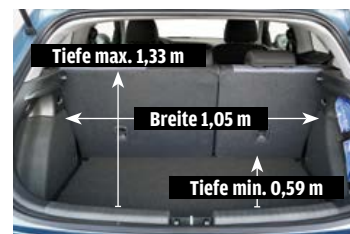
Mutig, mutig! Hyundai nennt den dreitürigen i20 nicht nur vollmundig Coupe, nein, die Koreaner verlangen auch noch selbstbewusst 500 Euro Aufschlag gegenüber dem Fünftürer. Dafür gibt es dann aber auch den bequemsten Fond im Vergleich, ein ebenso freundliches wie funktionales Interieur und mit 33,6 Meter Bremsweg aus Tempo 100 die packendsten Stopper.

Auch sonst möchte Hyundai sein „Coupe“ gern in der sportlichen Ecke parken – was logischerweise Kompromisse bei der Alltagstauglichkeit erfordert. Die

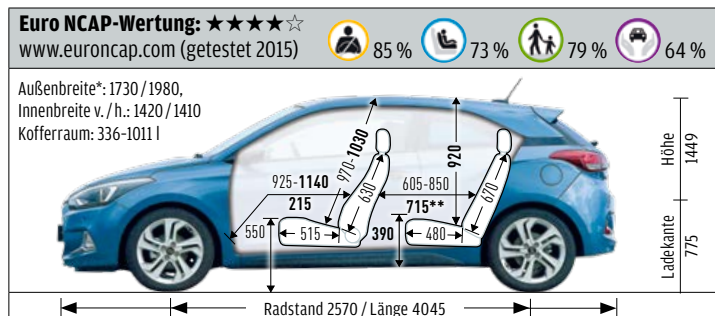
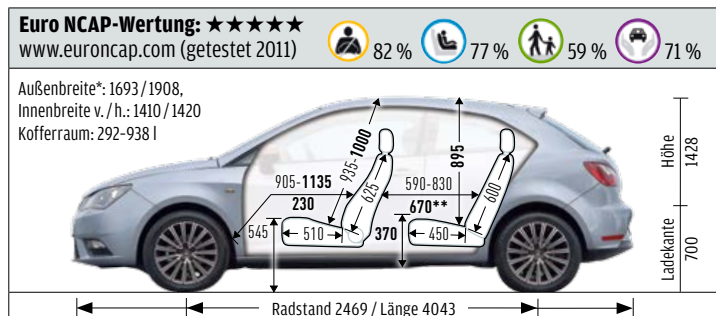
Federung geriet straff, das Handling ordentlich, auf grobem Geläuf wird es trotz manierlichem Ansprechen aber schon mal rumpelig. Die 100 PS bringen den i20 dank kurzer Getriebeübersetzung ausreichend flott in Fahrt, auf der Autobahn wird der Koreaner jedoch schnell laut. Zudem schwächelt der einzige konventionelle Vierzylinder-Sauger unter lauter Dreizylinder-Turbos bei der Durchzugskraft. Mit 19.500 Euro kostet das i20 Coupe zudem nicht wenig – nur gut, dass dafür auch eine feine Serienausstattung und fünf Jahre Garantie mitfahren.



Das passt: klar strukturierte Instrumente und ein gänzlich rätsselfreies Cockpit im Hyundai



Der breite Laderaum verhilft dem i20 zu 336 Liter Normalvolumen – Bestwert in diesem Vergleich

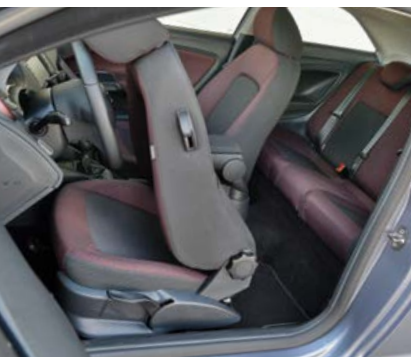




Peugeot: Breite Seitenwangen geben nur bedingt Seitenhalt. Im Fond bietet der kleine 208 am wenigsten Platz



Opel: Beim Platzangebot liegt der Corsa im vorderen Mittelfeld. Der Einstieg in den Fond gestaltet sich mühsam



Seat: Im Fond des Ibiza zwick'ts gelegentlich, doch die Lehne klappt schön weit nach vorn



Hyundai: Das größte Platzangebot vorn wie hinten, dazu noch ein ordentlicher Zustieg – so geht das

Fahrzeugdaten	Peugeot	Opel	Seat	Hyundai
Motor	Dreizylinder / Turbo / vorn quer	Dreizylinder / Turbo / vorn quer	Dreizylinder / Turbo / vorn quer	Vierzylinder / - / vorn quer
Bauart / Aufladung / Einbaulage	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2
Ventile / Nockenwellen	Zahnriemen	Kette	Kette	Kette
Nockenwellenantrieb	1199 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	1368 cm ³
Hubraum	81 kW (110 PS) / 5500	66 kW (90 PS) / 3700	70 kW (95 PS) / 5000	74 kW (100 PS) / 6000
Leistung bei 1/min	205 Nm / 1500	170 Nm / 1800	160 Nm / 1500	134 Nm / 3500
Drehmoment bei 1/min	190 km/h	180 km/h	187 km/h	184 km/h
Höchstgeschwindigkeit	5-Gang manuell	6-Gang manuell	5-Gang manuell	6-Gang manuell
Getriebe	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Antrieb	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Trommeln	Scheiben / Scheiben
Bremsen vorn / hinten	205/45 R 17 V	195/55 R 16 H	215/45 R 16 H	205/45 R 17 Y
Testwagenbereifung	Michelin Pilot Exalto	Michelin Energy Saver	Dunlop SP Sport Maxx	Pirelli Cinturato P7
Reifentyp	6,5 x 17"	6,5 x 16"	7 x 16"	6,5 x 17"
Radgröße	103 g/km	102 g/km	97 g/km	127 g/km
Abgas CO ₂	5,6 / 3,8 / 4,5 l	5,4 / 3,7 / 4,3 l	5,0 / 3,7 / 4,2 l	7,2 / 4,6 / 5,5 l
Normverbrauch ¹⁾	50 l / Super	45 l / Super	45 l / Super	50 l / Super
Tankvolumen / Kraftstoffsorte	R134a	R134a	R134a	R1234yf
Kältemittel der Klimaanlage	69 dB (A)	70 dB (A)	71 dB (A)	71 dB (A)
Vorbeifahrergeräusch	1150 / 560 kg	1200 / 560 kg	900 / 540 kg	1000 / 450 kg
Anhängelast gebremst / ungebremst	285-1076 l	285-1090 l	292-938 l	336-1011 l
Kofferraumvolumen	3962 / 1739 • 2004 / 1460 mm	4021 / 1736 • 1944 / 1479 mm	4043 / 1693 • 1908 / 1428 mm	4045 / 1730 • 1985 / 1449 mm
Länge / Breite ²⁾ / Höhe	1) innerorts / außerorts / gesamt auf 100 km; 2) ohne • mit Außenspiegeln			

1) innerorts / außerorts / gesamt auf 100 km; 2) ohne • mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien	Peugeot	Opel	Seat	Hyundai
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	40 €	34 €	24 €	92 €
Typklassen HPF / VK / TK	17 / 21 / 16	15 / 17 / 17	16 / 18 / 20	18 / 17 / 18
Werkstattintervalle	25 000 km / 1 Jahr	30 000 km / 1 Jahr	30 000 km / 1 Jahr	20 000 km / 1 Jahr
Wartungskosten von / bis	150 / 300 €	170 / 350 €	180 / 340 €	160 / 340 €
Garantie / Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik / km-Begrenzung	5 Jahre / 80 000 km	2 Jahre / ohne	2 Jahre / ohne	5 Jahre / ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	1 Jahr	unbegrenzt	5 Jahre

Messwerte	Peugeot	Opel	Seat	Hyundai
Beschleunigung 0 - 50 km/h	3,3 s	3,8 s	3,4 s	3,8 s
0 - 100 km/h	10,4 s	12,9 s	10,6 s	11,6 s
0 - 130 km/h	17,3 s	24,0 s	18,2 s	19,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4. / 5. Gang)	8,6 / 12,3 s	10,3 / 13,8 s	10,7 s / nicht gemessen	11,3 / 14,1 s
80-120 km/h (5. / 6. Gang)	12,9 s / -	16,0 / 22,0 s	16,9 s / -	15,2 / 20,2 s
Leergewicht / Zuladung	1142 / 470 kg	1170 / 465 kg	1090 / 500 kg	1132 / 468 kg
Gewichtsverteilung v. / h.	62 / 38 %	64 / 36 %	62 / 38 %	61 / 39 %
Wendekreis links / rechts	10,8 / 10,8 m	10,9 / 10,7 m	10,5 / 10,7 m	10,7 / 10,9 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	38,0 m	34,5 m	36,4 m	34,6 m
aus 100 km/h warm	37,3 m	35,3 m	36,7 m	33,6 m
Innengeräusch bei 50 km/h	62 dB (A)	59 dB (A)	61 dB (A)	59 dB (A)
bei 100 km/h	70 dB (A)	69 dB (A)	67 dB (A)	68 dB (A)
bei 130 km/h	72 dB (A)	72 dB (A)	72 dB (A)	72 dB (A)
Testverbrauch • CO ₂ -Ausstoß	5,4 l • 128 g/km	5,5 l • 131 g/km	5,6 l • 133 g/km	6,2 l • 147 g/km
theoretische Reichweite	920 km	810 km	800 km	800 km

Preise / Ausstattung	Peugeot	Opel	Seat	Hyundai
Modell	208 PureTech 110	Corsa 1.0 Ecotec DIT	Ibiza SC 1.0 EcoTSI	i20 Coupe 1.4
Grundpreis (5-Türer)	18 200 €	14 480 €	15 980 €	16 450 €
Testwagenausstattung	Allure (Serie)	Innovation (+3165 €)	Style (Serie)	Style (+1950 €)
Automatik	1250 €	N	N	1100 €
Kopfairbags vorn / 2. Reihe	S	S	S / 225 €	S
Klimaanlage / -automatik	S / 400 €	S / 310 €	S	S / S
Radio mit CD-Player	120 €	S	285 €	S
Tempomat	S	S	190 € ¹⁾	S
Sitzheizung vorn	250 €	370 € ¹⁾	360 € ¹⁾	S
Metalliclack	500 €	485 €	525 €	520 €
Testwagenpreis	19 940 €	17 995 €	17 235 €	19 600 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; 1) Paketpreis

Wertungen

Karosserie

	Punkte max.	Hyundai	Seat	Opel	Peugeot
Platzangebot vorn	20	17	16	16	14
Platzangebot hinten	20	19	17	18	16
Raumgefühl	10	8	7	7	6
Kofferraum	20	13	11	12	12
Variabilität	10	5	1	6	2
Zuladung	10	8	9	8	8
Anhängelast	5	4	3	5	5
Übersichtlichkeit	15	9	10	9	9
Qualitätseindruck	20	15	15	15	15
Funktionalität	10	7	7	8	7
Sicherheitsausstattung	10	4	3	5	5

Karosseriewertung	150	109	99	109	99
-------------------	-----	-----	----	-----	----

Antrieb

Beschleunigung	15	11	11	9	12
Elastizität	20	13	14	12	16
Höchstgeschwindigkeit	5	3	4	3	4
Laufkultur	15	13	12	12	11
Drehfreude/Ansprechen	10	7	7	6	8
Getriebe	20	16	17	16	15
Testverbrauch	30	23	24	25	25
Reichweite	10	5	5	6	7

Antriebswertung	125	91	94	89	98
-----------------	-----	----	----	----	----

Connected Car

Telefon	5	4	4	3	2
Navigation	15	8	10	6	6
Onlinefunktionen/Apps	5	0	2	1	4
Audio	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	1	1	5	1

Connected-Car-Wertung	50	18	22	20	18
-----------------------	----	----	----	----	----

Umwelt

Außenabmessungen	10	3	3	3	3
Leergewicht	10	7	8	7	7
CO ₂ -Ausstoß	10	7	8	8	8
Effizienzklasse	5	3	5	4	5
Außengeräusch	5	3	3	4	4
Umwelttechnik	10	6	6	6	6

Umweltwertung	50	29	33	32	33
---------------	----	----	----	----	----

Ihre Entscheidung: nur Punkte der für Sie wichtigen Disziplinen addieren - und schon können Sie Ihren persönlichen Testsieger küren

Preis-Leistungs-Sieger

Seat Ibiza

Preis pro Wertungspunkt: **29,26 €**



Den **Testsieg** knapp verpasst, dafür kann sich der Ibiza mit dem **Preis-Leistungs-Titel** trösten. Rang zwei geht an den Corsa, vor dem Testsieger i20

Die Fakten

Seit: 6/08; FL: 7/15 • ab 11 990 Euro • 6 Benziner (75 bis 192 PS), 3 Diesel (75 bis 105 PS) • 5 Ausstattungslinien

auto test Tipps

Benziner:
1.0 EcoTSI (95 PS), ab 15 980 €
Diesel:
1.4 TDI (75 PS), ab 15 800 €

Die Konkurrenten

Opel Corsa 30,76 €	Hyundai i20 33,05 €	Peugeot 208 34,26 €

*ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

6 5 4 3 2 1

Test-Sieger



alexander.bernt@auto-test.com



HYUNDAI i20 COUPE: Flott gewinnt

Der Hyundai kann nicht nur hübsch: Viel Platz im Innenraum in Kombination mit den sehr gut verzögernden Bremsen und dem straff, aber nicht zu holprig abgestimmten Fahrwerk bringt dem Koreaner den Sieg.



SEAT IBIZA SC: Mit Erfahrung vorn

Er ist zwar schon seit 2008 auf dem Markt, doch nach dem jüngsten Facelift ist der Ibiza noch immer frisch - und gut genug für vordere Plätze. Zum Sieg reicht es aber trotz des günstigen Preises nicht ganz.



OPEL CORSA: Gut aufgelegt

Den Corsa hat Opel vor anderthalb Jahren so grundlegend überarbeitet, dass er nun als fünfte Generation durchgeht. Zum Sprung nach ganz oben reicht es dennoch nicht - vor allem aufgrund des müden Motors.



PEUGEOT 208: Spaß allein reicht nicht

Peugeots 208 ist vielleicht das spaßigste Auto im Vergleich - hauptsächlich wegen des famosen Dreizylinders. Das mäßige Platzangebot, die hakelige Schaltung und nicht zuletzt der hohe Preis bremsen ihn ein.

Spar-Pakete

Das **Geschäft** zum Jahresanfang sollen Sondermodelle **in Schwung bringen**. Auch Eintauschprämien und Finanzierungen mit niedrigen Zinssätzen bieten **Sparpotenzial**



Volkswagen legt anlässlich der Fußball-Europameisterschaft die Allstar-Sondermodelle auf. In Werbespots treten passend dazu Nationalspieler auf. Weil die EM in diesem Jahr in Frankreich statt-

findet, ist in der Kampagne der Eiffelturm zu sehen. Die Allstar-Sondermodelle zeichnen sich zum Beispiel durch Aluräder, Metalliclackierung, Sitzheizung und fünf Jahre Garantie aus. Mit diversen,

speziell geschnürten Paketen können die Sondermodelle weiter aufgerüstet werden; für alle Modelle steht ein sogenanntes Allstar-Plus-Paket zur Wahl. Polo, Golf, Golf Variant, Golf Sportsvan, Beetle,

Beetle Cabrio und Scirocco können zusätzlich mit einem R-Line-Exterieur bestellt werden. Ein Beetle mit R-Line-Exterieur kommt auf den maximalen Preisvorteil von 3900 Euro. Zu haben sind neben

Weitere Aktionsmodelle

Fiat bietet bis zum 29. Februar - wir haben ein Schaltjahr - Rabatte und Prämien an. Anlass ist der Kinostart von Star Wars, das Programm gilt für 500, 500X, 500L Trekking, Panda, Punto, Qubo und Doblo. Mercedes offeriert bis zum 30. Juni für die C-Klasse Limousine ein Edition-Paket: Für 2337 Euro sind Avantgarde, Business-Paket Plus und 7-Stufen-Automatik drin. Die Edition ist allerdings Käufern von C180, C200 und C200 4Matic vorbehalten. Suzuki finanziert Swift und Vitara bis 31. März mit 0,01 Prozent (eff. Jahreszins). Je nach Anfangs- und Schlussrate kommt ein Vitara auf 99 Euro Monatsrate.



Bis zu 3000 Euro Eintauschprämie für den Fiat 500X

bis 29.2.16
3000 Euro
Eintausch-
prämie



Günstiges Edition-Paket für C180, C200 und C200 4Matic

bis 30.06.16
4922 Euro
Preis-
vorteil

Sondermodell

mit bis zu
3900 Euro
Preis-
vorteil



Polo, Golf und Beetle auch Sharan, Scirocco und Jetta als Allstar.

Auch Mercedes schnürt ein Sparpaket – allerdings nur für drei Antriebsvarianten der C-Klasse Limousine (siehe unten). Einen an-

deren Weg geht Fiat: Hier kann jeder sparen, der beim Kauf eines bestimmten Modells einen Gebrauchtwagen in Zahlung gibt. Und Suzuki finanziert günstig. Doch Vorsicht bei der Schlussrate! *aof*



ab
99 Euro
Monats-
rate

Vorteilsaktion: Bis zum 31. März bietet Suzuki den Vitara ab 99 Euro monatlicher Rate an

Bis zu 35,2 % sparen

Jahreswagen

Die nachfolgend aufgeführten Fahrzeuge werden nach einem Modellwechsel oder Facelift (FL) gerade ein Jahr alt und sind damit ab sofort als junge, preiswerte Jahreswagen erhältlich. Die Bezugsquellen für diese Fahrzeuge finden Sie in einigen Fällen auf den Herstellerseiten im Internet. Darüber hinaus gibt es diverse Onlinebörsen (z. B. www.jahreswagenboerse.de), über die Werksangehörige ihre Einjährigen günstig zum Kauf anbieten.

Modell	ehemaliger Neupreis + SA (€)	Preis (€) ab
Audi A1 1.4 TFSI cod Sport (FL) Audi A1 1.4 TDI ultra (FL)	26 220 22 080	18 350 15 450
Citroën C4 PureTech 130 Selection (FL) Citroën C4 BlueHDi Selection (FL)	24 944 27 359	16 200 17 050
Fiat 500X 1.4 MultiAir 4x2 Pop Star Fiat 500X 1.6 MultiJet 4x2 Pop Star	24 668 26 278	19 100 20 050
Honda Civic 1.8i-VTEC Elegance (FL) Honda Civic 1.6i-DTEC Elegance (FL)	27 474 28 969	17 800 19 700
Kia Rio 1.4 CVVT Edition 7 (FL) Kia Rio 1.1 CRDi Edition 7 (FL)	17 584 19 079	13 450 14 350
Kia Venga 1.6 CVVT Dream Team (FL) Kia Venga 1.6 CRDi Dream Team (FL)	21 724 23 391	16 600 17 200
Mercedes CLA 200 Shooting Brake Urban Mercedes CLA 200d Shooting Brake Urban	41 244 43 416	30 500 33 650
Opel Corsa 1.4 Edition (FL) Opel Corsa 1.3 CDTi Edition (FL)	17 819 20 010	12 850 14 700
Skoda Fabia Combi 1.2 TSI Style Skoda Fabia Combi 1.4 TDI Style	21 241 22 678	16 050 16 600
Toyota Prius + 1.8 Hybrid Comfort (FL)	37 835	27 800

Quelle: Schwacke GmbH; Stand: Januar 2016; Angaben ohne Gewähr; die abgedruckten Preise sind die Restwerte der Autos nach etwa einem Jahr und einer Laufleistung von 15 000 Kilometern, Ausstattungsanteile einberechnet (Bsp.: Annahme etwa 10 Prozent Sonderausstattungsanteil (SA) bei Kleinwagen)

Bestseller mit viel Ersparnis

Modell 	Listenpreis (€)	Preis (€) autohaus24.de	Ersparnis ¹⁾	
			€	%
Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB Impress.	19 950	15 749	4 201	21,0
Audi A3 1.2 TFSI Attraction	22 450	19 955	2 495	11,0
BMW 116i	22 950	19 243	3 707	16,0
Citroën C4 PureTech 110 Live	16 990	13 385	3 605	21,0
Ford Focus 1.6 Ti-VCT Ambiente	16 450	13 028	3 422	21,0
Hyundai i30 blue 1.4	15 930	12 096	3 834	24,0
Kia Cee'd 1.4 CVVT Edition 7	16 790	14 602	2 188	13,0
Mazda 3 1.5 Skyactiv-G 100 Prime-Line	17 690	14 194	3 496	20,0
Opel Astra 1.4 Selection	17 260	14 169	3 091	18,0
Seat Leon SC 1.2 TSI	14 990	12 866	2 124	14,0
Toyota Auris 1.33 VVT-i	15 990	13 114	2 876	18,0
Volvo V40 T2	23 450	21 059	2 391	10,0
VW Golf 1.2 TSI Trendline	17 650	15 578	2 072	12,0

Quelle: www.autohaus24.de; * autohaus24 ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Sixt und autobild.de; alle Angaben ohne Gewähr; Stand: 11. Januar 2016; die Preise und Prozente sind gerundet. 1) Ersparnis: Für einige Rabatte gelten Bedingungen, um die Preisnachlässe der Hersteller zu erhalten, z. B. Inzahlungnahme für den Gebrauchten oder Boni für bestimmte Personengruppen. Reihenfolge nach Alphabet



Der Picanto startet mit dem Einliter-Dreizylinder (69 PS) bei 8990 Euro



Aluräder fürs Topmodell, Stahlfelgen in 13 oder 14 Zoll für die anderen Linien



Die Rückleuchten in Bumerangform kennt man, die Grafik bei Spirit ist neu



Sportstoßfänger vorn und hinten, Doppelrohrauspuff sowie Parksensoren am Heck kosten 390 Euro, gibt es aber nur für den 1.2 Spirit mit Schaltgetriebe



Fotos: Hersteller

Ein bisschen mehr Pfeffer durfte es sein für den Picanto. Kräftigere Schürzen, **viel Komfort** auf Wunsch, Euro-6-Motoren und ein wuseliger Charakter machen Kias Kleinsten seit dem Facelift **noch appetitlicher**



Als Picanto Nummer eins 2004 auf den Markt kam, gewann er auf Anhieb etliche Vergleichstests, etwa gegen den Daihatsu Cuore, den Fiat Panda und den ein Jahr später folgenden Citroën C1. Sein Vorteil: Er bot serienmäßig fünf Türen, punktete mit netter Einrichtung und manierlichem Fahrverhalten bei einem Basis-

preis von 8700 Euro. Damit war er einer der günstigsten Minis seiner Zeit. Und daran hat sich bis heute nichts geändert. Aktuell steht bereits das Facelift von Generation zwei bei den Händlern, das in dreitüriger Ausführung bei 8990 Euro startet. An das niedliche Antlitz des ersten Picanto erinnert der deutlich gereifte Nach-

folger in keiner Weise. Zuletzt haben die Designer kräftigere Schürzen angeflanscht, den Luft-einlass vergrößert, die Nase korrigiert, und die Einfassungen für die spotförmigen Nebelscheinwerfer beziehungsweise das Tagfahrlicht wechselten ins Hochformatige. Im Spitzenmodell Spirit strahlt es per LED, während die

Nachgewürzt



großen Rückleuchten zumindest so anmuten. Im Ergebnis wirkt der 3,60 Meter kurze Mini angriffs-lustiger, wobei sich der Dreitürer mit seiner steil abknickenden Fensterlinie noch frecher gibt als der 450 Euro teurere, aber auch praktische Fünftürer. Letzterer lässt die Mitfahrer dank großem Türausschnitt und weitem Öffnungswin-

kel viel bequemer einsteigen. Zwar sind die Lehnen der straff gepolsterten Rückbank für unseren Geschmack etwas zu stark geneigt, doch dies bringt ein paar Millimeter mehr Beinfreiheit, weil man mit dem Allerwertesten einen Tick weiter nach hinten rutschen kann. Auch die leicht ausgeformten Vordersitzlehnen schaffen mehr Raum

für die Knie. So fühlt sich die Redakteurin mit ihren knapp 1,70 Metern auch hinter einem 1,80-Mann nicht in die Enge getrieben. Unentspannt wird es erst, wenn sich noch jemand auf den Platz in der Mitte zwängt, denn praktisch füllen zwei durchschnittlich große Mitfahrer und eine Handtasche den Fond adäquat aus.

An die Grenzen stößt man auch beim 200 Liter kleinen Kofferraum, wenn mal mehr als zwei Getränke-kisten zu transportieren sind. Umso besser, dass sich die Sitzfläche der asymmetrisch geteilten Rückbank aufstellen lässt und bei vorgeklappter Lehne eine ebene Gepäckraumfläche von 1,12 Meter Länge entsteht. Das ist top – ▶

Karosserie - vom Kindchenschema zum Charaktergesicht

1. Generation
Facelift (2008-2011)

Radikales Facelift 2008: Die eckigen Scheinwerfer wandelten sich zur Tropfenform. Der Grill wurde deutlich kleiner und bekam horizontale statt vertikale Streben



2. Generation
Facelift (ab 2015)

Dezentere Maßnahmen bei Generation 2: Stoßfänger und Lufteinlass wuchsen, die Einfassungen für Tagfahrlicht respektive Nebelscheinwerfer gingen in die Höhe und grenzen sich stärker ab



1. Generation
(2004-2007)

2. Generation
(2011-2015)



Der Beifahrersitz ist auf einen 1,80-Meter-Mann eingestellt. Sowohl vor den Knien als auch überm Scheitel bleibt der Redakteurin mit ihren 1,67 Metern noch genug Luft

Zwei Getränkekästen füllen den 200 Liter kleinen Gepäckraum genau aus. Die Ladekantenhöhe geht in Ordnung ►



Sitzfläche aufstellen, Lehne vorklappen, dann ist die Ladefläche eben, und der Kofferraum fasst maximal 870 Liter

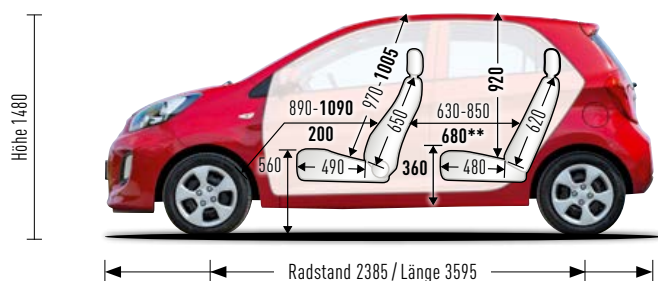


ebenso wie die große Kofferraumöffnung und die vergleichsweise niedrige Ladekante, die das Beladen erleichtern. Daran hindert selbst die innere Bordkante von 21 Zentimetern nicht. Was jedoch stört, ist die lediglich 1,75 Meter hoch öffnende Heckklappe, an der man im Eifer des Gefechts schnell aneckt.

Wie im Kofferraum dominiert auch an Türverkleidungen und im Cockpit schwarz perforiertes Hartplastik, das einen robusten und wenig kratzempfindlichen Eindruck macht. Für den Aha-Effekt innen sorgt allenfalls etwas Chromzierrat, Spielereien sucht man vergebens. Der Picanto wirkt solide und ehrlich, überzeugt mit klar ablesbaren Instrumenten und simpler Bedienung – nicht zuletzt, weil es in den Basisversionen nicht viel zu bedienen gibt.

Neu lanciert hat Kia Mitte 2015 das Ausstattungs-niveau Start, das vor allem Fahranfängern und jungen Familien einen günstigen Einstieg bei einem gewissen Basis-komfort bieten soll. Den finden sie in Form von Klimaanlage und Zentralverriegelung, welche die seltsamerweise 560 teurere Linie Attract nicht mitbringt und damit völlig unattraktiv ist; zudem ist sie nur für den Dreitürer verfügbar. Abgesehen vom mangelnden Entertainment muss man bei Start aber auch damit leben, dass Fahrersitz und Sicherheitsgurte vorn nicht höhen-einstellbar sind. Allein deswegen ►

Kia Picanto 5-Türer



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Breite*: 1595 / 1880
Innenbreite v. / h.: 1330 / 1320
Kofferraum: 200-870 l
Wendekreis li. / re.: 10,3 / 10,1 m

Ein- und Ausstieg beim Fünftürer gelingen dank großem Türausschnitt und weitem Öffnungswinkel problemlos. Die Beinfreiheit im Fond fällt für die Klasse großzügig aus

Innenraum - schlicht und einfach



Edition 7-Cockpit aufgerüstet mit Klimaanlage und Radio. Robustes Hartplastik dominiert, wobei die Chromapplikationen für den nötigen Chic sorgen

Ausstattung	Start	Attract	Edition 7	Spirit
Außenspiegel elektrisch	⊗	⊗	⊗	●
Berganfahrhilfe	●	●	●	●
Bluetooth-Anbindung	219	219	219	●
CD/MP3-Radio	⊗	⊗	990 ¹⁾	●
Einparkhilfe hinten	⊗	⊗	⊗	390 ²⁾
Fahrsitz höhenEinst.	⊗	⊗	●	●
Fensterheber elektr. v/h	⊗/⊗	⊗/⊗	●/⊗	●/●
Lenkradeinst. Höhe/Weite	●/⊗	●/⊗	●/⊗	●/⊗
Klimaanlage	●	⊗	990 ¹⁾	●
Leichtmetallräder	⊗	⊗	⊗	●
Lenkrad-/Sitzheizung	⊗/⊗	⊗/⊗	⊗/⊗	ab 550 ³⁾
Metalllackierung	460	460	460	460
Multifunktionslenkrad	⊗	⊗	⊗	●
Navigationssystem	⊗	⊗	⊗	690 ⁴⁾
Nebelscheinwerfer	⊗	⊗	⊗	●
Rückfahrkamera	⊗	⊗	⊗	690 ⁴⁾
Tempomat	⊗	⊗	⊗	690 ⁴⁾
Zentralverriegelung	●	⊗	●	●



Perfekt erreichbar, aber lediglich bei Spirit serienmäßig sind USB- und AUX-Anschluss



Wer die Außenspiegel nicht manuell einstellen will, muss die Topausstattung Spirit wählen. Die anderen Linien lassen sich auch optional nicht um diese Funktion erweitern

Kaum jemand möchte heutzutage noch auf eine Klimaanlage verzichten, deshalb ist Attract unattraktiv. Bei Edition 7 wird das Emotion-Paket für 990 Euro fällig



Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich

1) Bestandteil des Emotion-Pakets; 2) nur mit Sportstoßfängern v/h;

3) Bestandteil des Komfort-Pakets; 4) Bestandteil des Navi-Pakets

auto test Empfehlung: Edition 7*

*1000 Euro teurer als Start, aber 2700 Euro günstiger als Spirit

Die Konkurrenz

Opel Karl



Karosserie Geräumiger Fünftürer, hochwertig verarbeitet und manierlich federnd. **Ausstattung** In der Basis sind Lenkrad und Sitz nicht höhenstellbar, daher nehme man Edition (plus 1150 Euro), die zudem Zentralverriegelung, E-Fensterheber vorn, Tempomat und E-Außenspiegel mitbringt. **Antrieb** Nur eine Motorisierung steht im Programm, ein drehfreudiger Einliter-Sauger, der an eine sauber flutschende Fünfgangschaltung gekoppelt ist. Damit kann man in der Stadt entspannt mitschwimmen und über Land durchaus Spaß haben. **Extras** Radio und Klima für 850 Euro im Paket, Funktionspaket für 325 Euro.

Seit: 7/15 • ab 9500 Euro • 5-Türer, 4-Sitzer (5 Sitze optional) • 1 Benzin (75 PS) • 5-Gang man. • Vorderradantrieb • 3 Ausstattungslinien

Renault Twingo



Karosserie Serienmäßig mit fünf Türen. Heckmotor. Agil-direktes Fahrverhalten. **Ausstattung** Für 1400 Euro bietet die Topausstattung Luxe obendrein Lederlenkrad, Nebelscheinwerfer, Aluräder, Klimaanlage, Tempomat sowie E-Außenspiegel und so das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. **Antrieb** Der Dreizylinder-Sauger mit 71 PS hängt spontan am Gas und ist für 500 Euro Aufpreis auch mit Start-Stopp zu haben. Für den munteren, turboaufgeladenen Tce90 steht in der höchsten Linie ein Doppelkuppler (1200 Euro) zur Wahl. **Extras** Infotainmentsystem mit Rückfahrkamera (990 Euro), viele Designpakete.

Seit: 9/14 • ab 9690 Euro • 5-Türer, 4-Sitzer • 2 Benzin (71 und 90 PS) • 5-Gang man., 6-Gang-Doppelkuppler • Hinterradantrieb • 3 Ausstattungslin.

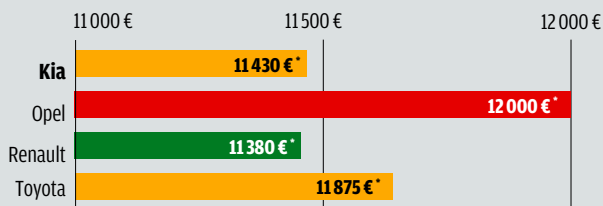
Toyota Aygo



Karosserie Enger Fond, kleiner Laderaum. Zuschlag für den Fünftürer: 350 Euro. **Ausstattung** Der X-Play ist für 1575 Aufpreis zur Basis sinnvoll ausgestattet: Audiosystem, Bluetooth, Klimaanlage, Lederlenkrad, Tempobegrenzer, elektrische Außenspiegel und E-Fensterheber vorn. **Antrieb** Ein Liter Hubraum, drei Zylinder, 69 PS und 95 Newtonmeter Drehmoment – das sind die Eckdaten des Saugbenziners, mit dem sich der Aygo vergleichsweise flott durchs Stadtgetümmel schlängelt. Für die Automatik verlangt Toyota 600 Euro. **Extras** Touchscreen, Nebelscheinwerfer und Aluräder kosten zusammen 475 Euro.

Seit: 7/14 • ab 9950 Euro • 3-/5-Türer, 4-Sitzer • 1 Benzin (69 PS) • 5-Gang man., automatisiertes Schaltgetriebe • Vorderradantrieb • 6 Ausstattungslin.

Nur wenige Hundert Euro trennen die Konkurrenten voneinander, wobei Aygo und Karl neben Klimaanlage und Radio auch mit Bluetooth und elektrischen Außenspiegeln ausgestattet sind. Dem Picanto fehlt beides sowie der Geschwindigkeitsbegrenzer, dem Twingo nur die E-Außenspiegel. Preislich ist er das attraktivste Angebot



*mit vergleichbaren Motorisierungen und Ausstattungen (alle als Fünftürer mit manuellem Getriebe): Kia Picanto 1.0 CVVT Edition 7 (66 PS), Opel Karl 1.0 Edition (75 PS), Renault Twingo ScE 70 Dynamique (71 PS), Toyota Aygo 1.0 VVT-i X-Play (69 PS)



Technische Daten*	1.0 CVVT	1.2 CVVT	1.0 LPG ^{2), 3)}
Motor / Hubraum (cm³)	R3 / 998	R4 / 1248	R3 / 998
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen / -antrieb	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette
kW (PS) bei 1/min	48,5 (66) bei 5500	63 (85) bei 6000	49 (67) bei 6200 [51 (69) bei 6200]
Drehmoment bei 1/min	95 bei 3500	120 bei 4000	92 bei 3500
Antriebsart		Vorderrad	
Getriebe (Schalter Automatik)	5-Gang manuell -	5-Gang manuell 4-Stufen-Automatik	5-Gang manuell -
Länge / Breite ¹⁾ / Höhe (mm)		3595 / 1595 • 1880 / 1480	
Leergewicht (kg)	850	860 880	935
Zuladung (kg)	550	570 550	465
Anhängelast gebremst / ungebr.	-	-	-
Serienbereifung	155/70 R 13	175/50 R 15	165/60 R 14
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	158	175 163	155 [157]
0-100 km/h (s)	14,6	11,9 13,7	13,9
ECE-Verbrauch (l/100 km) ³⁾	4,5 (4,4) S	4,7 (4,6) S 5,6 S	6,2 LPG [4,7 S] (6,0 LPG [4,6 S])
Abgas CO ₂ (g/km)	105 (102)	109 (106) 130	100 [110] (97 [107])
Preis (Euro)	ab 8990	ab 13 090 ab 14 340	ab 11 190

*Herstellangaben; Werte gelten für das jeweilige Basismodell; 1) ohne • mit Außenspiegeln; 2) Werte in eckigen Klammern für Benzinbetrieb;

3) Werte in runden Klammern für die Spritspar-Ausstattung EcoDynamics mit Start-Stopp-System und Energie-Rückgewinnung

ist die 1000 Euro teurere Edition 7 die bessere Wahl, denn wer keine ordentliche Position hinterm Lenkrad findet, wird mit seinem neuen Picanto nur wenig Freude haben. Großgewachsene dürften damit generell hadern, denn obwohl sie genug Platz haben und die Sitze mit ihren langen Lehnen bequem sind, müssen sie aufgrund der fehlenden Weiteinstellung des Lenkrads die Arme weit ausstrecken. Für die durchschnittlich große Redakteurin passt's dagegen perfekt. Zudem sind bei Edition 7 Außenspiegel und Türgriffe in Wagenfarbe lackiert, Wärmeschutzverglasung sowie 14- statt 13-Zoll-Stahlräder serienmäßig, und die Fensterkurbel ersetzt eine Taste. Radio und Klimaanlage müssen allerdings im 990 Euro teuren Emotion-Paket hinzugebucht werden, womit

Zum Komfortbolzen wird der Picanto dann in der Topausstattung

aber auch USB- und AUX-Anschluss sowie eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung Einzug halten. Weitere Optionen beschränken sich wie bei Start und Attract auf eine Metalliclackierung sowie das größere Audiosystem mit Bassverstärker und Bluetooth-Anbindung. Schade, denn elektrisch einstellbare Außenspiegel hätte Edition 7, die sowohl mit dem 1.0 als auch dem 1.0 LPG kombinierbar ist, noch gut vertragen. So aber muss, wer höhere Erwartungen hegt, das Topmodell Spirit wählen, für das noch mal 2700 Euro fällig werden. Rechnet man die 990 Euro für das Emotion-Paket raus, das hier serienmäßig ist, bleiben 1710 Euro, die Kia unter anderem mit aktiven Kopfstützen vorn, Alurädern, Ablagewanne im Gepäckraumboden, Multifunktionslederlenkrad, Bluetooth, zusätzlichen Lautsprechern, elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegeln, Nebelscheinwerfern, LED-Tagfahrlicht und Chromelementen an der Karosserie rechtfertigt. Das lassen wir gelten. Nicht aber, dass die mit dem Facelift eingeführten Optionen wie beheizbares Lenkrad, Tempomat, Parksensoren hinten (nur in Verbindung mit Sportstoßfängern) und Touchscreen-Navigation samt Rückfahrkamera einzig

bei Spirit den Komfort auf die Spitze treiben und ansonsten nicht zur Wahl stehen. Auch das komfortabel arbeitende Start-Stopp-System inklusive Rekuperation ist ausschließlich für Spirit verfügbar. Da Kia alles zudem in Paketen bündelt, blättert man für einen fünftürigen Picanto locker um die 15000 Euro auf den Tisch, wofür es auch schon einen sinnvoll ausgestatteten Polo gibt. Aus diesem Grund empfehlen wir den Fünftürer als Edition 7 mit Emotion-Paket für verträgliche 11 430 Euro.

Unter der Haube werkelt dann ein Einliter-Dreizylinder, der sich für 1200 Euro Aufpreis auch mit günstigem Autogas betreiben lässt. Im Stadtverkehr mischt er munter mit, wogegen es außerorts und an Steigungen zäh vorangeht, wenn man den kleinen Saugmotor nicht munter drehen lässt. So liegt denn auch erst bei 3500 Touren das magere Drehmoment von 95 Newtonmetern an. Das heißt, die Gänge bei Überholmanövern ausdrehen, damit man möglichst schnell wieder einscheren kann. Auf der Autobahn reist man bis maximal 130 km/h entspannt – darüber werden die Windgeräusche und das Arbeitsgeräusch des Motors zu dominant.

Souveräner schlägt sich da der Vierzylinder mit 1,2 Liter Hubraum, der gut am Gas hängt und fast drei Sekunden schneller von 0 auf 100 km/h beschleunigt – dem Plus von 19 PS und 25 Newtonmetern sei Dank. Dabei ist der große Benziner mit dem leichtgängigen Handschalter nach Norm nur 0,2 Liter durstiger, lässt sich als Fünftürer aber auch mit einer klassischen Vierstufen-Wandlerautomatik (800 Euro) kombinieren, die den Verbrauch um nahezu einen Liter in die Höhe treibt. Generell zur Pflicht beim 1.2er wird die Toplinie Spirit – ein echtes Manko.

Auch müssen wir die zu geringe Rückstellkraft der Lenkung beanstanden, die häufig eine Korrektur nötig macht. Dagegen freut es, dass sie direkter übersetzt ist und statt 4,3 Umdrehungen nur noch 2,9 von Anschlag zu Anschlag benötigt. Das macht den Picanto wendiger und verleiht ihm einen wuseligere Charakter, bei gutem Federungskomfort. Und darauf kommt es bei einem Cityflitzer schließlich an.



Auf Parkpiepser kann man verzichten, denn das Heck lässt sich gut einschätzen. Nur die Front ist sehr schlecht einsehbar



Der Dreitürer kostet 450 Euro weniger als der Fünftürer, allerdings sind die längeren vorderen Türen in Parklücken von Nachteil. Auch das Entern des Fonds gelingt nicht mühelos

auto TEST Fazit

redaktion@auto-test.com

Mit der Modellüberarbeitung hat Kia den Picanto ein gutes **Stück höher positioniert** und bietet für ihn Komfortfeatures wie bei den Großen – allerdings nur optional in der höchsten Ausstattungslinie. Ein Schnäppchen ist der Mini aus Korea so nicht mehr; beschränkt man sich indes auf die wesentlichen Extras, bleibt der **Preis moderat**. In der Summe erfüllt der Picanto alle Ansprüche an ein Auto, das am liebsten durch die Stadt wuselt. So hält er auch in aktuellen Vergleichstests Peugeot 108, Seat Mii, Renault Twingo und Fiat Panda hinter sich.





Er sollte dezent sein, und er sollte schnell sein: Mit rot umrandetem Kühlergrill und frechem Kürzel macht der Golf vor 40 Jahren Jagd auf Sechszylinder

Der dezentere **Rebell**

Er ist **ein Klassiker**. Der GTI, einst Tuningmobil ganzer Autofahrergenerationen, ist selbst **zum Original gereift**. Fast wäre er ausgestorben, so sehr hatten ihm Rost und unvorsichtige Fahrer zugesetzt. Dieses Jahr wird er 40

Was für eine großartige Fehleinschätzung: 5000 GTI wollte VW an den Sportfahrer bringen. Als die Produktion 1983 endet, sind es 462 000, fast acht Prozent der Golf-Produktion. Ein Erfolg für die anfangs kleine Gruppe von Begeisterten, die erst handelte und dann den Vorstand fragte. Ein wirtschaftlicher Erfolg für VW, weil der GTI günstig zu produzieren, aber absichtlich hoch eingepreist war: Er kostet die Hälfte mehr als ein 70-PS-Golf. Das sollte angeblich Krawallbrüder davon abhalten, das grundsätzliche VW-Image zu sabotieren. Das gelang später trotzdem; mit Hilfe einschlägig bekannter Tuner und einem Treffen am Wörthersee verlor der GTI seine Un-

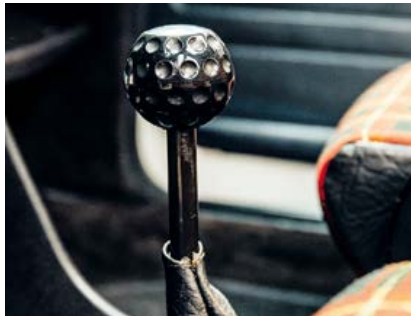


Das Spucknapf-Lenkrad und die flache Armaturentafel bleiben bis 1981, das Schottenkaro und der Golfball gehören im Prinzip noch heute zur optischen GTI-Folklore

Fotos: T. Bader, R. Rätzke, Hersteller



Als 175er-Reifen im 13-Zoll-Format noch Radhäuser füllten. Von 1978 bis 1981 hat der GTI kleine Rückleuchten und dickere Kunststoff-Stoßfänger



Der Schaltknauf in Golfball-Form gehört zur GTI-Folklore, der hier ist schon oben abgeflacht. Ab 1982 wird eine lange Übersetzung zum Standard – Spritsparen kommt in Mode

Vier Zylinder, vorn quer eingebaut, wassergekühlt und 110 PS stark: im Golf GTI vermischt Käfer-Nostalgie mit bis zu 180 km/h



Audi lieferte den Motor

Schon früh arbeiten die Entwickler in Wolfsburg an einem sportlichen Golf. Entwickler Löwenberg legt einen Golf zehn Zentimeter tiefer, lauter Auspuff und Rennkupplung bringen Härte ins Spiel. Nichts für Kunden, ein schneller Golf soll Vorstand und Öffentlichkeit nicht erschrecken. Eine kleine Truppe baut inoffiziell einen dezenten, aber schnellen Golf. Der Motor findet sich bei Audi: 1,6 Liter, 110 PS, Bosch K-Jetronic. Praktisch, dass auch der neue Leiter Pkw-Gesamtversuch, Herbert Schuster, frisch von Audi kommt; er zeichnet für das GTI-Fahrwerk verantwortlich.



schuld. Auch ein Grund, warum originale GTI heute schwer zu finden sind. Ein anderer ist der Rost. Ein Magnet ist darum bei Besichtigungen ein wichtiger Begleiter. Die Technik ist robust, beim Gaswegnehmen kann der Auspuff bläuen, dann sind die Ventil-schaftdichtungen hin. Manchmal trieft Fett aus eingerissenen Achsmanschetten. Nach längeren Standzeiten kann die K-Jetronic zicken. Das war's.

Und so war's: Als Boney M. mit Daddy Cool 12 Wochen lang die Single-Charts anführt, bekommen die Sechszylinder von BMW und Mercedes Konkurrenz auf der linken Spur. Von einem Golf. Roter Pinselstrich am Kühlergrill, da-

hinter ein von Audi geborgter Einspritzer. 110 PS. Neun Sekunden von null auf hundert. Spitze 182 km/h. Ein doppelt so teurer Mercedes 280 E nimmt sich zehn Sekunden Zeit, bis er die Hundert erreicht hat. Nur auf der Autobahn ist der Benz schneller, rennt mit seinem 185 PS starken Reihensechser 200 km/h. Doch einem 230 E oder 250 hängt der Terrier von VW auch auf der Bahn gnadenlos am Heck. Die Konkurrenz schaute sich um, Opel Kadett GT/E und Ford Escort RS, anfangs noch mit angetriebener Starrachse hinten, sind optisch auffälliger und technisch schlichter. Der Motor des GTI, damals ein feines Stück Technik: Neben der K-Jetronic

von Bosch verhalfen eine Verdichtung von 9,5:1 und in die Kolben verlegte Brennräume nach dem Heron-Prinzip dem GTI-Motor zu seiner Leistung. Die er trotz des Aufwandes nicht immer erreicht: Im Test der schweizerischen Automobil Revue benötigt ein Testwagen 10,2 Sekunden statt der angegebenen neun Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Doch was ist schon eine Sekunde im Vergleich zu 40 Jahren?

Das Geschenk zum 40. Geburtstag können Fans kaufen. 34500 Euro kostet der Clubsport. Es ist der erste GTI, der bei 250 km/h abgeregelt ist. Das langt heute, um die ganz Schnellen zu ärgern – mit einem Golf. **A. Of**

Aus dem Archiv



Golf I GTI (1976 bis '78)

Als VW den Golf GTI 1976 auf dem Hockenheimring der Presse zeigte, trug er die schmalen Blechstoßstangen der ersten vier Golf-Jahre – der Käfer-Erbe war seit 1974 mit 50 und 70 PS starken Motoren unterwegs.



Turbo-GTI von Abt (1982)

Außen Bodybuilding für sieben Zoll breite 13-Zoll-Räder, innen sorgt ein KKK-Turbo für 163 PS. Der Breitbau geht in 6,8 Sekunden von 0 auf 100, weiter bis 201 km/h. Abt baut 120 Stück, verlangt je 48 000 Mark.



Pirelli-GTI (1983)

Im letzten Baujahr legt VW das Sondermodell mit lackierten Anbauteilen auf. 10 500 Stück werden gebaut. Namensgebende Leichtmetallräder mit neun Löchern in P-Form, darauf Pirelli P6 in 185/60 HR 14.



Golf II GTI G60 (1990)

In seinem späten Leben macht der 1983 erschienene Golf II dicke Backen und ringt als G60 endlich den Opel Kadett GSi 16V nieder. Mit G-Lader kommt der 1,8-Liter auf 160 PS, im ultrararen Limited gar auf 210.

Der lief gut

Geht gut, klingt gut und ist bald weg: **100 000 Dauertest-Kilometer** hinterließen am **Volvo V40 D3** fast keine Spuren, der schwedische Kompakte scheint fit für viele weitere Kilometer. Was er verlangt und was er kann – wir rechnen ab



K-PR 3011 tritt seinen Dienst am 19. März 2014 an. Der V40 D3 soll die Frage klären, ob es denn stimmt, dass ein Volvo außergewöhnlich lange hält. Nun, wir hatten da so unsere Zweifel. Nicht an der Haltbarkeit des Autos, das schon allein wegen seines Leergewichts von 1542 Kilogramm solide gebaut sein muss. Sondern, ob 100 000 Kilometer überhaupt aus-

reichen, die Frage zu klären. Letztgültig werden wir sie ohnehin nicht beantworten können, dafür müssten wir einen Dauertester fahren, bis er auseinanderfällt.

Was uns während der 100 000 Kilometer interessiert, sind die Wehwehchen und Kleinigkeiten, die Nerven, Zeit und Geld kosten. Und da zeigte sich der V40 vorbildlich: Lediglich ein klapperndes La-

deluftrohr zwang zu einem außerplanmäßigen Halt in der Werkstatt. Außer Diesel, Öl, frischen Reifen und Bremsen verlangte der V40 wenig. Ach, und eine gelegentliche Wäsche wäre nett. Bekam er. Ebenso wurde er wöchentlich gesaugt, aber nie gehätschelt. Denn ein Dauertest, das ist Stress. Im Zeitraffer müssen 100 000 Kilometer abgespult werden; eine Strecke, für

die ein durchschnittlicher Autofahrer sieben Jahre benötigen würde, legen wir für gewöhnlich in weniger als zwei Jahren zurück.

Besonders oft war der V40 für die MOTORSPORT-Redaktion im Einsatz, eine Kollegin fuhr zum Formel-1-Rennen nach Ungarn. Und verdrehte dort den männlichen Reportern den Kopf: Das Rebel Blue des Testwagens fällt eben auf.

Service/Reparaturen über 100 000 km

12 942 km

Marderschaden:
Leistungsverlust

30 867 km

Inspektion mit Ölwechsel,
412,09 €

53 113 km

Ladeluftrohr getauscht
(Garantie)

60 531 km

Inspektion, Polestar-
Leistungssteigerung

| 0 km

| 25 000 km

| 50 000 km



Wer allein oder zu zweit unterwegs war, störte sich meist auch nicht am knappen Kofferraum; Klagen darüber finden sich jedenfalls nicht im Fahrtenbuch.

Dafür beklagte der zwei Meter lange Kollege Alexander Bernt die knappe Kopffreiheit vorn und zu kleine Ablagen. Wie andere Kollegen auch, lobte er die guten Sitze. Die sind schon serienmäßig mit

einstellbarer Lendenwirbelstütze voll langstreckentauglich und passen den unterschiedlichsten Staturen. Loben können wir die Haltbarkeit des Interieurs: Den Ledersitzen in Espresso Braun (1250 Euro) ist die Distanz nicht anzusehen, auch das hellbeige Interieur blieb von Flecken und Kratzern verschont. Das klapper- und knarzfremde Interieur rechtfertigt den guten Ruf ►

89 827 km

Inspektion, neue Bremsen
1432,18 €

| 75 000 km

100 000 km |

+ Stationen



Halt am See: Vor der alpinen Kulisse eines Bergsees wirkt das Rebel Blue gar nicht so rebellisch. Für Farbe und Form gab's öfter Komplimente



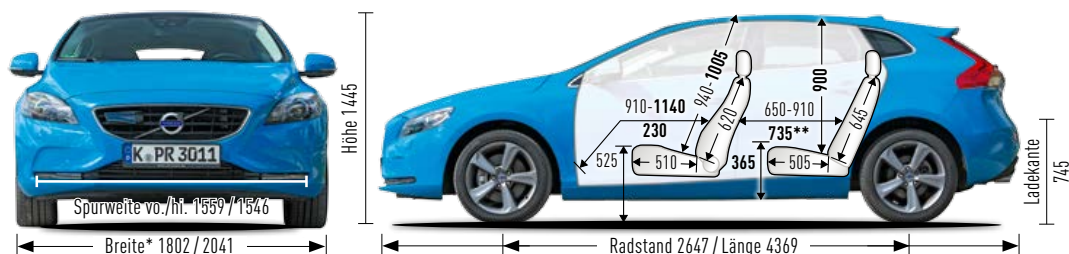
Zwangshalt: Weil ein Marder am Ladeluftschlauch genagt hatte, fuhr der Volvo langsam, aber aus eigener Kraft zum ersten Mal in die Werkstatt - ungeplant

Kurven liegen dem V40, Kehren weniger; der Wendekreis ist wegen des quer eingebauten Fünfzylinders ungewöhnlich groß. Auf Reisen genügten im Schnitt 5-6 Liter Diesel, der Inhalt des 62-Liter-Tanks reicht so für 1000 Kilometer



Stopp in Cologne: Volvo Deutschland sitzt in Köln am Rhein. Dieses Cologne liegt im Trentino, nördlich von Riva nahe des Gardasees. Auf norditalienischen Landstraßen gefiel das Handling und missfiel die straffe Abstimmung

Volvo V40



Innenbreite v./h.: 1475 / 1435 •
Kofferraum: 335-1032 l •
Wendekreis li./re.: 12,3 / 12,3 m

Obwohl 11 Zentimeter länger als ein VW Golf, fehlt es dem V40 an Platz auf der Rücksitzbank und im Kofferraum. Die Kopffreiheit leidet unter der Linie

Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne / mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn

Fahrzeugdaten	Volvo V40 D3
Motor	R5, Turbo
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen	4 / 2
Hubraum (cm³) / Nockenwellenantrieb	1984 / Zahnriemen
Leistung ¹⁾ (kW / PS) bei 1/min	110 (150) • 130 (177) / 3500
Drehmoment ¹⁾ (Nm) bei 1/min	350 / 1500 • 400 / 1750
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	210
Abgasnorm / Abgas CO ₂ (ECE-Mix; g/km)	Euro 5 / 114
Getriebe / Antrieb	6-Gang manuell / Vorderrad
Tankvolumen (l) / Kraftstoffsorte	62 / Diesel
Leergewicht / Zuladung (kg)	1542 / 478
Anhängelast gebremst / ungebremst (kg)	1500 / 700

1) ohne • mit Polestar-Leistungssteigerung

Messwerte ²⁾	Volvo V40 D3
Beschleunigung	0 - 50 km/h (s) 3,1 2,9 3,0
	0 - 100 km/h (s) 8,9 8,0 8,2
	0 - 130 km/h (s) 14,9 13,1 13,6
Elastizität	60 - 100 km/h (4. Gang) (s) 6,6 5,7 6,0
	80 - 120 km/h (5. Gang) (s) 9,3 7,8 8,4
Bremsweg	aus 100 km/h kalt (m) 35,0 - 35,6
	aus 100 km/h warm (m) 36,1 - 35,8
Testverbrauch / Dauertestmittel	(l/100 km) 5,9 / 6,7

2) Dauertestbeginn | Polestar-Leistungssteigerung | Dauertestende

Kosten	Volvo V40 D3
Steuer pro Jahr (€)	228
Typklassen HP / VK / TK	15 / 21 / 21
Werkstattintervalle (km / Monat)	30 000 / 12
Garantie Mechanik / Rost / Mobilität (Jahre)	2 / 12 / unbegrenzt
Kraftstoffkosten für 100 718 km (€)	8424,85
Motoröl-Nachfüllbedarf (l / €)	1,0 / 6,58
Kosten Inspektionen und Reifen (€)	3326,97
Wertverlust* / Restwert* nach 100 000 km (€)	23 905 / 19 000
Gesamtkosten auf 100 718 km (€)	39 091,74
Kosten pro km (€)	0,15
Kosten pro km mit Wertverlust (€)	0,39

*ermittelt von **SCHWACKE**

Wartungen & Reparaturen	
12 942 km	Leistungsverlust wg. Marderschaden; Ladeluftschlauch getauscht 209,79 €
30 867 km	Inspektion, Motoröl und -filter gewechselt; Winterreifen aufgezogen (Michelin Alpin 5 EL) 412,09 €
53 113 km	Ladeluftrohr lose, auf Garantie getauscht 168,71 €
60 531 km	Inspektion, Motoröl und -filter gewechselt 431,04 €
89 827 km	Neue Sommerreifen (Pirelli Cinturato P1) 424 €
	Polestar-Leistungssteigerung auf 177 PS 1436,74 €
	Inspektion, Motoröl und -filter gewechselt, neue Bremscheiben und -beläge rundum 1432,18 €
Kosten gesamt (ohne Leistungssteigerung und Garantiefälle / Kulanz)	3326,97 €



Bis auf eine labbrig gewordene Fahrerfußmatte sieht das Cockpit heute fast genau so frisch aus wie auf dem Bild. Trieben den Preis auf 42 905 Euro: viele Extras wie Navigation und Lederpolster

Das Raumangebot zählte zu den Kritikpunkten. Von dem 1150 Euro kostenden Panoramadach haben nur die hinteren Passagiere etwas. Öffnen lässt es sich nicht, abdunkeln schon



Der Zweiliter-Fünfzylinder bekam bei 60 000 Kilometern ein Software-Tuning von Polestar



Das Fahrerassistenzpaket für 1980 Euro passt auf, dass dem V40 nichts geschieht

Ade, blauer Schwede. Der rauchige Klang des Fünfzylinders gehört zu den aussterbenden Geräuschen. Das Heck zitiert den P 1800 ES



der Schweden, durable Autos zu bauen. Der Lack glänzt trotz häufiger Reinigung in der Waschstraße, auch Steinschläge sind kaum zu sehen. Die DEKRA bescheinigte dem Dauerläufer bei der Abschlussprüfung, technisch gut in Form zu sein; die Stoßdämpfer erreichen auf dem Prüfstand Werte von über 70 Prozent. Das Getriebe schaltet sich ohne Anzeichen von Ermüdung, wobei es nie für besondere Exaktheit gelobt wurde.

Ersetzt werden mussten während der 90 000er-Inspektion alle vier Bremsscheiben samt Belägen. Dazu ist zu sagen, dass Brems-scheiben je nach Fahrweise zwar

länger halten können, die Bremsbeläge dagegen ein eher langes Leben hatten.

Ein Dauertest bietet auch die Möglichkeit, sinnvolle von sinnlo-

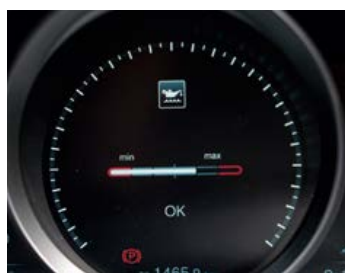
Zwiespältige Urteile zur Fahrerassistenz: Nervt's oder hilft's?

sen Ausstattungen zu unterscheiden. Da gab es im Testwagen eine Menge auszuprobieren, als Neuwagen war er 42 905 Euro wert. Heute müsste man für einen gleich ausgestatteten V40 D3 43 475 Euro bezahlen. Statt des Fünfzylinders bekäme man nun einen Vierzylinder

mit Euro-6-Abgas. Zwiespältig sind die Urteile zum Fahrerassistenzpaket Pro: Während der Abstandstempomat das Fahren erleichtert und den Fahrer entlastet, fiel die Kollisionswarnung durch Fehlalarme auf und den Kollegen auf die Nerven. Verzichtbar ist das Panoramadach: Es kostet 1150 Euro und lässt sich nicht öffnen. Auch die einstellbare Lenkkraft der Servolenkung (150 Euro) ist überflüssig; die Rückmeldung nimmt in keiner der drei Kennlinien zu. Rätselhaft ist, warum sich die sicherheitsbewussten Schweden einen abschaltbaren Beifahrerairbag mit 80 Euro bezahlen lassen.



Die Verkehrszeichenerkennung war im V40 nicht immer treffsicher



Umständlich ist die Ölkontrolle. Braucht man nicht oft, sagt Volvo

auto test Fazit

andreas.of
@auto-test.com



Dass er sich **gut gehalten** hätte, wäre eine leichte Untertreibung. Außer der Malaise mit dem Ladeluftrohr können wir dem V40 keine technischen Mängel nachsagen. Fehlen wird uns das rauchige Timbre seines Fünfzylinders, weniger das zu straffe Fahrwerk.

+ Polestar

Bei 60 000 Kilometern bekam der V40 in der Vertragswerkstatt eine Leistungssteigerung von Polestar und damit 27 PS sowie 50 Nm mehr. Die bleiben auch bei späteren Updates der Motorsoftware erhalten – ebenso wie die Werksgarantie. Mit Aufspielen und Eintrag in die Papiere kostet der Eingriff gut 1400 Euro. Im Testbetrieb überzeugten der spür- und messbar stärkere Durchzug. Der Verbrauch sank leicht. Erhalten bleibt die elektronische Abregelung bei 210 km/h – Polestar begründet das mit den Grenzen von Reifen und Bremsen. Der Tuner aus Schweden gehört inzwischen zu Volvo.

+ Notizen

KM 6180 Gefühllose Lenkung, teigige Schaltung, angenehme Sitze, schöner Fünfzylinderklang, riesiger Wendekreis.

Florian Neher

KM 18 537 Nach wie vor trifft das Abstands-Warnsystem nicht immer den Punkt, überflüssige Warnungen sind die Folge.

Alexander Kuhligh

KM 67 126 Spürbare Leistungssteigerung und sparsam für 177 PS: 5,1 l/100 km über 1553 km mit San-Bernardino-Pass, Stadtverkehr, Gepäck. Problemloses Fahren mit Abstandstempomat. Gutes Reiseauto.

Torge Eßer

KM 71 707 Poltriges Fahrwerk, wenig Kopffreiheit. Aber die Sitze sind toll!

Alexander Bernt

KM 75 545 Das Auto ist sogar auf dem F1-Parkplatz ein Hingucker, bin in Ungarn von mehreren Kollegen angesprochen worden.

Bianca Garloff

Raumdeutung

Praktisch, variabel, sparsam, mit reichlich Platz zum Einladen geeignet – so präsentieren sich die vier kleinen Vans in unserem Test. Mit Kinositzen, Panoramafenstern oder Portaltüren oder dem Verzicht auf die B-Säule beweisen die Hersteller **Kreativität** und präsentieren bei ähnlichen Anforderungen **sehr unterschiedliche Autos**



Honda Jazz
1.3i-VTEC

Ford B-Max
1.0 EcoBoost

IM TEST

Citroën C3 Picasso

110 PS • 0-100 km/h 11,4 s •
6,1 l/100 km • ab 17 990 Euro

Ford B-Max

100 PS • 0-100 km/h 12,7 s •
6,1 l/100 km • ab 15 950 Euro

Honda Jazz

102 PS • 0-100 km/h 11,2 s •
5,9 l/100 km • ab 15 990 Euro

Opel Meriva

120 PS • 0-100 km/h 11,4 s •
6,9 l/100 km • ab 16 435 Euro



Citroën C3 Picasso
PureTech 110

Opel Meriva
1.4 Turbo Ecoflex

Neuere Besen kehren gut. Jedenfalls besser als solche, die schon etliche Jahre auf den Borsten haben. Im Falle unseres Testquartetts sollte der komplett neu entwickelte Honda Jazz, der seit Kurzem bei den Händlern steht, seine um bis zu sechs Jahre ältere Konkurrenz also problemlos zu einem handlichen Haufen zusammenfegen können.

So bunt wie die Lackfarben der Kontrahenten sind auch die Konzepte: Der neue Jazz vertraut wie seine beiden Vorgänger auf eine Van-artig geformte Karosserie. Das Besondere ist der unter den Vordersitzen platzierte Tank. Da dieser nun hinten keinen Platz mehr beansprucht, entsteht dort ein großer, wandlungsfähiger Raum. Der Dienstälteste im Testfeld ist der

Citroën C3 Picasso. Mittlerweile längst modellgepflegt, hat er bereits sechs Jahre auf seiner panoramaverglasten Karosserie. Etwas später erschienen die zwei Türen-Trickser Opel Meriva und Ford B-Max: 2010 überraschte uns Ersterer mit einem Hauch Rolls-Royce, denn die Fondtüren sind wie beim blaublütigen Vorbild hinten angeschlagen. Etwas volksnäher prä-

sentierte sich 2012 der Ford B-Max auf Fiesta-Basis: Er setzt auf hintere Schiebetüren – in dieser Klasse einmalig. Da es keine feststehenden B-Säulen gibt, tut sich beim Öffnen beider Türen einer Seite ein 1,50 Meter breites Portal auf.

Angetreten sind die vier Raumriesen mit Benzinern zwischen 100 und 120 PS – außer dem Honda alle mit Turbolader.



Citroën C3 Picasso PureTech 110 Französisch anders

Gesamtpunkte
530

Platz
4

▲ Laufruhiger, sparsamer, spritziger Dreizylinder; gute Rundumsicht, großer Kofferraum, eigenständig

▼ Teigige Schaltung, Fahrwerk unterdämpft, Lenkung mit wenig Rückmeldung, mäßige Qualität

Es gibt sie tatsächlich noch, die französischen Charakterautos mit Talent fürs Praktische, die herrlich skurril aussehen und gemütlicher fahren als die mausgraue Masse der Konkurrenzmodelle. Der C3 Picasso von Citroën ist solch ein Auto. Nach unserer Punktwertung schafft er es zwar nur auf Rang vier, doch bewahrt er sich den markentypischen Charakter. Der Tester meckert über das unterdämpfte Fahrwerk und den wankenden Aufbau. Der frankophile Genießer sagt: Hier fährt man nicht, man schwingt in wellenförmigen Bewegungen durch die

Landschaft. Dabei thront man erhöht auf weichen Polstern und genießt durch die panoramaähnliche Windschutzscheibe einen prima Ausblick. Aber zumindest bei dem neuen Dreizylinder sind sich beide Seiten einig: Er ist der drehmomentstärkste und laufruhigste Motor in diesem Vergleichsquartett. Mit 205 Newtonmetern drückt er den kleinen Raumkünstler bereits ab 1500 Touren energisch voran. Dadurch entfällt häufiges Schalten, was auch gut so ist, denn beim Griff zum Hebel beschleicht einen oft das Gefühl, in Baguette-teig zu rühren.



Das Cockpit mit den zentralen Anzeigen ist eigenwillig gestaltet, schmale Dachsäulen sorgen für gute Übersicht



Die Rückbank lässt sich geteilt längs verschieben, die Beifahrerlehne optional umklappen – Ladefläche dann 2,41 m



Ford B-Max 1.0 EcoBoost Amerikanisch offen

Gesamtpunkte
546

Platz
3

▲ Agiles Handling, straffes Fahrwerk mit noch gutem Schluckvermögen, praktische Schiebetüren

▼ Wenig Platz auf der Rückbank, umständliche Bedienung der Multimediaeinheit, mäßige Sitze

Familien mit kleinen Kindern, die vor dem Supermarkt oft zugeparkt werden, dürften zum Hauptinteressentenkreis des B-Max zählen. Denn in engen Lücken kann der Ford mit seinen Schiebetüren auftrumpfen, die Kids lassen sich problemlos in ihren Sitzen anschnallen. Abseits solcher Situationen haben die nach hinten gleitenden Portale aber auch ein paar Nachteile: So reduzieren der aufwendigere Schließmechanismus und die dicke Tür die nutzbare Innenraumbreite – drei Erwachsene rücken sich hinten ganz schön dicht auf die Pelle. Ansonsten ist

der B-Max ein typischer Ford: Keiner lenkt so direkt und wieselt lustvoller um die Kurven. Der turbogeladene 100-PS-Dreizylinder macht seine Sache ordentlich, ver-

Die Schiebetüren des B-Max bieten leider nicht nur Vorteile

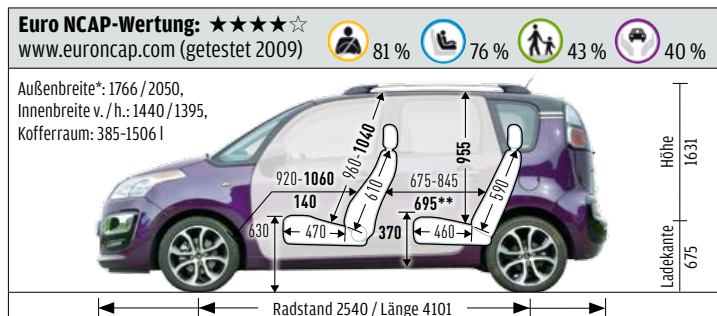
brauchte auf unserer Testrunde aber 6,1 Liter Super. Im B-Max wirkt er jedoch träger als im leichteren Fiesta. Der Testwagenpreis von 20 605 Euro geht im Vergleich zu den teuren Modellen von Citroën und Opel noch in Ordnung.



Das Cockpit mit der etwas wirr gestalteten Mittelkonsole hat Ford aus dem Fiesta übernommen



Beim Ford lässt sich der Beifahrersitz serienmäßig umklappen, die Rückbank aber nicht verschieben



Abmessungen in Millimetern; *Breite ohne/mit Außenspiegeln; **Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Insassenschutz



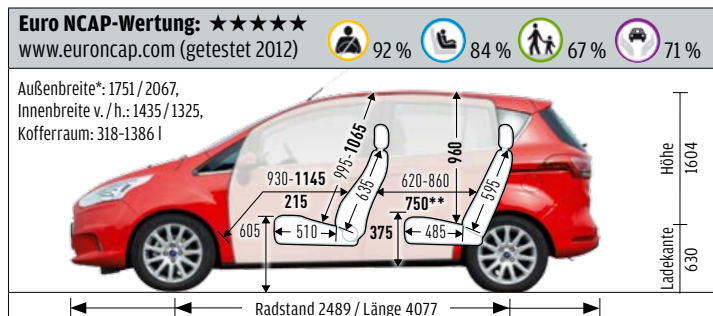
Kindersicherheit



Fußgängerschutz



Aktive Sicherheit





Honda Jazz 1.3i-VTEC

Japanisch effizient

Gesamtpunkte
554

Platz
2

↑ Ordentlicher Abrollkomfort, variabler Innenraum, im Fond viel Platz, niedriger Verbrauch, City-Notstopp

↓ Dröhnig und durchzugsschwach, Sitze dünn gepolstert, hakelige Schaltung, Bremswege zu lang

Wer direkt vom Citroën in den Honda umsteigt, merkt auf den ersten Metern, was dem praktischen Japaner fehlt: Kraft bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Während der C3 mit 205 Nm bereits ab 1500 Touren druckvoll anschiebt, verhungert der Jazz-Freund beim Durchschalten der Gänge, bevor der Vierzylinder bei alltagsfernen 5000 Touren endlich seine 123 Newtonmeter zusammengekratzt hat. Dabei lärmt der Motor auch noch unangenehm, während der C3 ruhig und gelassen auf seinen drei turbogeladenen Töpfen davonbrummt.

Ebenfalls kein Ruhmesblatt: Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h mit warmer Bremsanlage steht der Honda erst nach über 38 Metern, 3,50 Meter später als der Opel. Beim Thema Assistenz und Multimedia beweist der Jazz dagegen seine Frische: Als Einziger hat er serienmäßig einen bis 32 km/h aktiven City-Notbremsassistenten an Bord. Das Navigationssystem mit Siebenzoll-Touchscreen (600 Euro) lässt sich intuitiv bedienen. Für die meisten Kunden dürfte aber das variable Raumkonzept mit den aufstellbaren Fondsitzen der wichtigste Kaufgrund sein.



Das Jazz-Cockpit ist aufgeräumt und funktional. Das Navi mit Siebenzoll-Touchscreen kostet 600 Euro extra



Ebene Ladefläche mit nur einem Griff, die hinteren Sitzflächen sind aufstellbar – der Honda Jazz ist sehr variabel



Opel Meriva 1.4 Turbo Ecoflex

Deutsch präzise

Gesamtpunkte
558

Platz
1

↑ Viel Platz, leichter Einstieg, sehr gute Sitze, sicheres, komfortables Fahrwerk, kurze Bremswege

↓ Hakelige Schaltung, unübersichtliche Mittelkonsole, höchster Kaufpreis, höchster Testverbrauch

Das zweitälteste Modell dieses Vergleichs fährt auf den ersten Platz. Das liegt zum einen daran, dass der Meriva mit einer Länge von 4,30 Metern bereits Kompaktwagenformat besitzt. Sowohl vorn als auch hinten haben die Passagiere genug Platz. Sie sitzen zudem auf den bequemsten Sesseln mit dem größten Einstellbereich und dem besten Seitenhalt – die 685 Euro für die AGR-Sitze lohnen sich. Zum anderen punktet der gereifte Rüsselsheimer aber auch bei Fahreigenschaften und Komfort: Die Federn sind schluckfreudig, die Dämpfer dennoch an-

genehm straff. Außerdem bremsst keiner in diesem Vergleich besser als der Opel. Zwar ist seine Schaltung etwas hakelig und die Lenkung nicht so direkt wie die des

Der Opel wirkt rundum ausgewogen, lässt sich das aber auch bezahlen

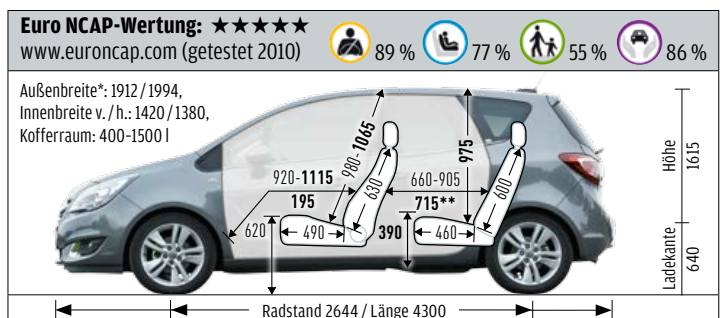
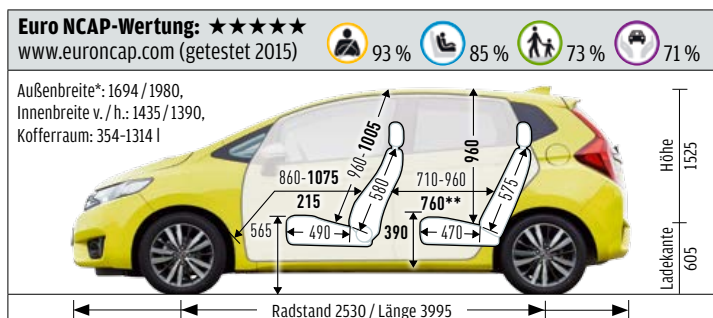
Ford, doch insgesamt ergibt sich ein ausgewogenes Bild. Dazu passt auch der unauffällige, 120 PS starke Turbo-Vierzylinder. Nur im Kostenkapitel patzt der Meriva: Mit 24 460 Euro ist der Größte auch der Teuerste.



Das große Werks-Navi 950 Europa IntelliLink kostet 1400 Euro Aufpreis, die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig



Im Opel Meriva sind die Sitze im Fond seitlich verschiebbar – so können vier Erwachsene sehr bequem reisen





Citroën: Das Sahnestück des C3 ist der Dreizylinder mit 110 PS, der ab 1500 Touren ordentlich loszieht, nie nervt



Ford: Die geringste Innenbreite im Test ist ein Nachteil der Schiebetüren. Zu dritt kann es im Fond sehr eng werden



Honda: Die Sitzflächen der Rückbank sind serienmäßig wie im Kino hochklappbar, das kann sonst keiner



Opel: Wie beim Rolls-Royce Phantom sind die Fondtüren hinten angeschlagen – sehr bequemer Einstieg

Fahrzeugdaten	Citroën	Ford	Honda	Opel
Motor	Dreizylinder / Turbo / vorn quer	Dreizylinder / Turbo / vorn quer	Vierzylinder / - / vorn quer	Vierzylinder / Turbo / vorn quer
Bauart / Aufladung / Einbaulage	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2
Ventile / Nockenwellen	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette
Nockenwellenantrieb	1199 cm³	998 cm³	1318 cm³	1364 cm³
Hubraum	81 kW (110 PS) / 5500	74 kW (100 PS) / 6000	75 kW (102 PS) / 6000	88 kW (120 PS) / 4800
Leistung bei 1/min	205 Nm / 1500	170 Nm / 1400	123 Nm / 5000	175 Nm / 1750
Drehmoment bei 1/min	186 km/h	175 km/h	190 km/h	188 km/h
Höchstgeschwindigkeit	5-Gang manuell	5-Gang manuell	6-Gang manuell	5-Gang manuell
Getriebe	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Antrieb	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Trommeln	Scheiben / Scheiben	Scheiben / Scheiben
Bremsen vorn / hinten	205/45 R 17 V	195/55 R 16 H	185/55 R 16 H	225/45 R 17 V
Testwagenbereifung	Bridgestone Potenza RE 050 A	Continental PremiumContact 2	Bridgestone Turanza ER 37	Michelin Primacy 3
Reifentyp	7 x 17"	6,5 x 16"	6 x 16"	7 x 17"
Radgröße	115 g/km	114 g/km	120 g/km	124 g/km
Abgas CO ₂	6,4 / 4,2 / 5,0 l	6,0 / 4,2 / 4,9 l	6,2 / 4,5 / 5,1 l	6,7 / 4,4 / 5,3 l
Normverbrauch ¹⁾	50 l / Super	48 l / Super	40 l / Super	54 l / Super
Tankvolumen / Kraftstoffsorte	R1234yf	R134a	R1234yf	R134a
Kältemittel der Klimaanlage	69 dB (A)	71 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)
Vorbeifahrergeräusch	1100 / 620 kg	750 / 635 kg	1000 / 450 kg	1150 / 680 kg
Anhängelast gebremst / ungebremst	385-1506 l	318-1386 l	354-1314 l	400-1500 l
Kofferraumvolumen	4101 / 1766 • 2050 / 1631 mm	4077 / 1751 • 2067 / 1604 mm	3995 / 1694 • 1980 / 1525 mm	4300 / 1912 • 1994 / 1615 mm
Länge / Breite ²⁾ / Höhe				

1) innerorts / außerorts / gesamt auf 100 km; 2) ohne • mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien	Citroën	Ford	Honda	Opel
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	64 €	58 €	78 €	86 €
Typklassen HPF / VK / TK	13 / 17 / 16	18 / 21 / 16	15 / 22 / 19	17 / 19 / 16
Werkstattintervalle	25 000 km / 1 Jahr	20 000 km / 1 Jahr	20 000 km / 1 Jahr	30 000 km / 1 Jahr
Wartungskosten von / bis	170 / 350 €	150 / 300 €	120 / 250 €	180 / 340 €
Garantie / Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik / km-Begrenzung	2 Jahre / ohne	2 Jahre / ohne	3 Jahre / 100 000 km	2 Jahre / ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt	3 Jahre	1 Jahr

Messwerte		Citroën	Ford	Honda	Opel
Beschleunigung	0 - 50 km/h	3,8 s	3,9 s	3,5 s	3,5 s
	0-100 km/h	11,4 s	12,7 s	11,2 s	11,4 s
	0-130 km/h	19,1 s	22,6 s	18,6 s	18,9 s
Elastizität	60-100 km/h (4. Gang)	9,7 s	10,8 s	12,0 s	12,2 s
	80-120 km/h (5. Gang)	15,0 s	16,8 s	16,3 s	19,6 s
Leergewicht / Zuladung		1286 / 474 kg	1319 / 441 kg	1104 / 501 kg	1414 / 516 kg
Gewichtsverteilung v. / h.		61 / 39 %	58 / 42 %	63 / 37 %	60 / 40 %
Wendekreis links / rechts		10,9 / 11,0 m	11,0 / 11,0 m	10,9 / 11,3 m	11,2 / 11,4 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	36,8 m	37,1 m	37,5 m	35,2 m
	aus 100 km/h warm	36,8 m	36,8 m	38,2 m	34,7 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	61 dB (A)	60 dB (A)	60 dB (A)	59 dB (A)
	bei 100 km/h	68 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)
	bei 130 km/h	72 dB (A)	70 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)
Testverbrauch • CO ₂ -Ausstoß		6,1 l • 144 g/km	6,1 l • 144 g/km	5,9 l • 139 g/km	6,9 l • 164 g/km
theoretische Reichweite		820 km	780 km	680 km	780 km

Preise / Ausstattung	Citroën	Ford	Honda	Opel
Modell	C3 Picasso PureTech 110	B-Max 1.0 EcoBoost	Jazz 1.3i-VTEC	Meriva 1.4 Turbo Ecoflex
Grundpreis	20 140 €	17 400 €	15 990 €	20 280 €
Testwagenausstattung	Exclusive (+2200 €)	Titanium (+2500 €)	Elegance (+2760 €)	Innovation (+1845 €)
Automatikgetriebe	N	N	1300 €	1850 €
Kopfairbags vorn / 2. Reihe	S/S	S/S	S/S	S/S
Klimaanlage / -automatik	S / 400 € ¹⁾	1140 / 1855 € ¹⁾	S / S ²⁾	S / 470 €
Radio mit CD-Player	S	1200 €	S	S
Tempomat	S	190 €	S	S
Sitzheizung vorn	N	255 €	S	225 €
Metalliclack	525 €	565 €	460 €	560 €
Einparkensoren hinten / vorn	S / 236	N / 450 € ¹⁾	490 € / S ³⁾	380 / 520 € ⁴⁾
Testwagenpreis	22 340 €	20 605 €	19 350 €	24 460 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; 1) Paketpreis, vorn und hinten; 2) nur für Elegance (2760 €); 3) ab Comfort (1000 €); 4) vorn und hinten

Wertungen

Karosserie

	Punkte max.	Opel	Honda	Ford	Citroën
Platzangebot vorn	20	12	9	14	8
Platzangebot hinten	20	8	10	8	7
Raumgefühl	10	7	5	6	8
Kofferraum	20	5	4	4	5
Variabilität	10	7	6	6	7
Zuladung	10	5	5	3	4
Anhängelast	5	2	1	1	2
Übersichtlichkeit	15	9	9	9	11
Qualitätseindruck	20	16	14	15	14
Funktionalität	10	9	8	9	8
Sicherheitsausstattung	10	6	4	6	4
Karosseriewertung	150	86	75	81	78

Antrieb

Beschleunigung	15	11	11	9	11
Elastizität	20	9	8	11	13
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	2	3
Laufkultur	15	11	9	11	12
Drehfreude/Ansprechen	10	7	8	6	7
Getriebe	20	15	15	16	12
Testverbrauch	30	22	24	23	23
Reichweite	10	5	4	5	5
Antriebswertung	125	83	82	83	86

Connected Car

Telefon	5	4	4	4	2
Navigation	15	9	8	5	6
Onlinefunktionen/Apps	5	2	2	1	0
Audio	5	5	5	5	4
Assistenzsysteme	20	0	7	2	0
Connected-Car-Wertung	50	20	26	17	12

Umwelt

Außenabmessungen	10	5	9	8	8
Leergewicht	10	7	10	8	9
CO ₂ -Ausstoß	10	6	8	7	7
Effizienzklasse	5	4	4	4	5
Außengeräusch	5	3	3	3	4
Umwelttechnik	10	6	4	4	2
Umweltwertung	50	31	38	34	35

Ihre Entscheidung: nur Punkte der für Sie wichtigen Disziplinen addieren - und schon können Sie Ihren persönlichen Testsieger küren

Preis-Leistungs-Sieger

Honda Jazz

Preis pro Wertungspunkt:

34,93 €



Die gute Serienausstattung samt cleverem Sitzkonzept bringt den Honda hier nach vorn. Citroën und Opel werden von ihrem hohen Preis eingeholt

Die Fakten

Seit: 9/15 • ab 15 990 Euro • 1 Benziner (102 PS) • 6-Gang manuell, stufenlose Automatik optional (1300 Euro) • Vorderradantrieb

Die Konkurrenten

Ford B-Max 37,74 €	Citroën C3 Picasso 42,15 €	Opel Meriva 43,84 €

auto TEST Tipp

Benziner:
1.3i-VTEC, ab 15 990 Euro
Diesel:
nicht angeboten

*ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

6 5 4 3 2 1

Test-Sieger



attila.langhammer@auto-test.com

1



OPEL MERIVA: Im Gleichgewicht

Der Meriva fährt gut, bietet vier großen Passagieren ausreichend Platz und fasst bis zu 1500 Liter Gepäck. Seine größte Schwäche ist der mit Abstand höchste Preis, und die manuelle Schaltung zeigte sich hakelig.

2



HONDA JAZZ: Auf Angriff

Als günstigstes Auto im Test fährt der frische Jazz auf Platz zwei. Zum Kampfpriest bietet er aufstellbare Fondsitze und eine umlegbare Beifahrersitzlehne. Er schwächelt dagegen bei Motor und Ladevolumen.

3



FORD B-MAX: Mit Fahrfreude

Starker EcoBoost-Dreizylinder und direkte Lenkung: Seine Agilität macht den B-Max zu einem Großen unter den Minis. Die hinteren Schiebetüren und der Verzicht auf die B-Säule sind cool, rauben aber Platz im Fond.

4



CITROËN C3 PICASSO: Voller Komfort

Beim C3 Picasso haben die Franzosen wieder bewiesen, dass sie machen, was sie wollen: eigenständiges Design, kraftvoller Motor, viel Platz fürs Gepäck. Aber Fahrwerk und Schaltkulisse sind weich wie Baguetteteige.

Die *VIER* von



Einmal waschen und pflegen, bitte: Das geschieht noch von Hand, als der erste Audi nur intern eine Nummer trägt und der VW Typ 3 ein schräges Heck

1965 klingt sehr weit weg. Ruhe und Ordnung sind noch Bürgerpflichten, der Herr hat den Hut auf, die Dame trägt Rock. Wohlstandssatt zeigt sich die Bundesrepublik, aber nicht zwangsläufig bieder. Und Mittelklasse bedeutet nicht Mittelmaß – die Autobauer schütteln die Zwänge der Nach-

kriegszeit ab, auf einmal ist Aufbruch angesagt!

Opel zeichnet dem alten Rekord ein neues Gesicht, dahinter steckt ein brandaktueller Motor: kurzhubig, laufruhig, zuverlässig sowieso. Der ist so gut, dass er für einige Modellgenerationen im Programm bleibt.

Konkurrent VW gibt sich sportlich, verpasst dem braven Typ 3 einen schnellen Rücken. Die „Touren-Limousine“ empfiehlt sich als Käfer für Aufsteiger. Traurig: Die Lösung des Monokultur-Problems wird in der Öffentlichkeit nicht so dynamisch wahrgenommen, wie es VW gern hätte.

Wie Schrägheck wirklich funktioniert, zeigt ein Staatskonzern aus dem Nachbarland: Mit großer Heckklappe, flexiblem Innenraum und vier Türen revolutioniert der R16 seine Wagengattung. Praktisch ist der Franzose, er verläßt die Konkurrenz und zeigt, wie verbaut der VW mit seinem Heckmotor tat-

der Tankstelle



DIESEL



sächlich ist. Doch heute, 2015, zählen nicht mehr Zentimeter und Liter, sondern Leidenschaft und Tradition. Da können sich sowohl VW als auch Renault und Opel auf eine jahrzehntelang gewachsene Fangemeinde verlassen.

Echte Tradition kann der erste Audi seit dem Krieg nicht vor-

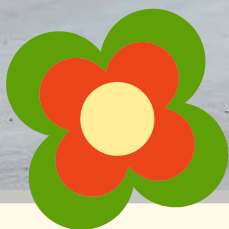
weisen. Und doch hat er einen Stammbaum: In der Form des letzten DKW steckt ein Motor von Mercedes. Es ist der spannende Start einer neuen Marke, die uns heute wohl bekannt ist und einigen Erfolg hat, wie wir mittlerweile wissen. Doch der Vorsprung durch Technik ist noch weit entfernt, da-

mals 1965, als sich die junge Bundesrepublik über ihre ersten Erfolge freut und am Vorabend der Ereignisse von 1968 steht – noch sind die Studenten ruhig und die Liebe nicht befreit.

Von Vielfalt sprechen wir auf den folgenden fünf Seiten dennoch: Die ganze Bandbreite der

automobilien Mitte ist in diesem Vergleich zu sehen. Mit Frontantrieb und Frontmotor, Frontmotor und Hinterradantrieb, Heckmotor und Heckantrieb, mit Stufenheck, Fließheck, Kofferdeckel, Heckklappe. Vor 50 Jahren war vieles denkbar. Heute sind wir uniformer unterwegs. **J. H. Muche/A. Of**

Audi F103



Er ist einer der allerersten Audi, noch ohne Typenbezeichnung. Vorn, im langgezogenen Bug mit den leicht besorgt dreinschauenden Rechteckscheinwerfern, sitzt die eigentliche Neuerung im Ex-DKW: der noch bei Mercedes entwickelte Viertakt-Vierzylinder, wegen der damals ungewohnt hohen Verdichtung „Mitteldruck-Motor“ gerufen.

Traditioneller Frontantrieb und modernes Triebwerk bestimmen den Charakter der neuen Mitte aus Ingolstadt. Aus 1,7 Litern holt der

frühe Audi stramme, metallisch prasselnde 72 PS, womit auch der kurze Zeit später eingebürgerte Modellname Audi 72 erklärt ist. Drehzahlfreudig und selbstbewusst verbläst der Audi den Rest der angetretenen 1,5-Liter-Autos und bietet, trotz langatmiger Lenkradschaltung und vager Lenkung, sogar Fahrspaß. Das Fahrwerk ist das ausgewogenste im Vergleich: kommod gefedert, straff gedämpft.

Der Audi ist ein gutes Auto mit modernen Zügen und Schwächen im Detail. Der Antrieb wirkt mo-

dern, die Form altbekannt – mehr als den Bug des DKW durften die Audi-Entwickler um Ludwig Kraus schon aus Kostengründen nicht umgestalten. Der Viertürer ist praktisch, aber der Öffnungswinkel der Türen ist klein. Der Innenraum ist groß, doch Instrumentierung und Schalter wirken mickrig. Wer hinten sitzt, braucht zum Ausfädeln der Füße einen Helfer von außen. Und die Sitzposition vorn ist, freundlich gesagt, seltsam. Aufrecht und ohne einen Hauch von Polsterung hockt der Fahrer auf

dem Sitzbock und linst von weit oben durch das eiförmige Lenkrad auf zu kleine Uhren. Wie kam es so nur zum Hutträger-Image?

Fazit

Wegen der merkwürdigen Sitzposition kratzt der Dachhimmel am Scheitel, und auch andere Detailschwächen wirken eher schrullig. Nein, die goldene Mitte ist der neue Audi noch nicht, aber für den Anfang gar nicht schlecht und dazu mit dem kräftigen Motor überraschend flott.



Prachtstück: Mitteldruckmotor mit Daimler-Vergangenheit im verlängerten DKW-Bug. Schlichtes Cockpit mit Schaltung hinter dem ovalen Lenkrad. Tankstutzen unter dem Rücklicht



Er wirkt nicht so ernst und sparsam wie die anderen, was natürlich auch an der aufpreispflichtigen „Luxus“-Ausstattung und dem hummerroten Interieur liegt. Man muss ihn mögen, diesen Ami-Style der Nachkriegszeit, der beim Rekord B ein letztes Mal voll durchschlägt.



Renault 16



Die guten Ideen, die im R16 stecken, reichen für mehrere Autos. Der weit in Richtung Fahrgastzelle gerückte Front-Mittelmotor etwa, der gut für die innere Balance ist: 57 Prozent des Gewichts liegen vorn, 43 Prozent hinten. Beim Audi steht's 62 zu 38, beim VW 38 zu 62. Die mit breiten Schwellern und pagodenhaft verstärkten Dachholmen versteifte Karosserie macht eine durchgehende Ladefläche erst möglich. Die großen und kleinen Details begeistern: die simpel in der Hö-

he einstellbaren Scheinwerfer, der lange Radstand, der variable Innenraum, das große Raumangebot trotz schmaler Statur. Schlank, fast schon grazil ist der R16, aber es passt richtig was rein. Kein Wunder, dass er 1965 zum „Auto des Jahres“ gewählt wurde.

Sogar die Designer haben alles richtig gemacht: Falze, Lichtkanten und Chromschmuck sitzen an der richtigen Stelle, keine andere Wagenfront zeigt mehr Charakter. Da verzeihen wir dem R16 den zähen, uninspiriert brummenden

Motor und das rätselhafte Bedienkonzept von Griffen, Knöpfen und Schaltern. Auch hätten wir – wo so viel Mut bei Gestaltung und Konstruktion im Spiel war – mehr erwartet als unübersichtliche Armaturen im Musiktubenstil und knautschige Sitze, die jedes Klischee vom Camembert-weichen Franzosen-Fauteuil überzeichnen. Obwohl er kann, fährt der Renault nur ungern schneller als 90 km/h, die ruhige Marschgeschwindigkeit der alten französischen Autoroutes. Doch was soll's: Eine Revolu-

tion ohne Macken hat es noch nie gegeben. Und hätte ein deutscher Staatsbetrieb 1965 den Mut zu so einem Auto gehabt? Eben!

Fazit

Nur einer schafft es, aus dem vorliegenden Material das Maximum zu extrahieren, neu zu mischen und mutig zu kombinieren, bis etwas völlig Neues dabei herauskommt: der großartige Renault 16. Dem verzeihen wir gern den zähen Motor und die rätselhafte Bedienung.



Über dem Motor findet sich ein warmer Platz für das Reserverad. Lenkradschaltung als technische Notwendigkeit, das Getriebe sitzt ganz vorn. Variabler ist 1965 keiner



VW 1600



Als „Touren-Limousine“ mit Esprit und Praxisnutzen wollte ihn VW verstanden wissen, als „Taurige Lösung“ wurde er am Tresen verlacht. Verkauft hat sich der 1600 TL trotzdem ganz ordentlich, bis 1973 immerhin.

Ein 1600 TL benimmt sich wie der bessere Käfer: nicht groß, aber vertraut, berechenbar und viel Geborgenheit vermittelnd. Mehr Raum bieten die anderen, auch wenn im zweiten Kofferraum im VW-Heck ein paar Getränkeboxen über dem Motor Platz finden. Wer

vom konstruktiv verbauten VW in den wandelbaren Renault umsteigt, der ahnt, wie radikal und revolutionär der R 16 die Autowelt von 1965 umkrempelt haben muss. Der VW ist hochwertiger, fasst sich schwerer und haltbarer an. Es ist eine intime Enge, die das Auto näher an den Fahrer heranrücken lässt. Mit den drei Rundinstrumenten, der niedrigen Sitzposition und der sauber und leicht durch die Gänge klackenden Mittelschaltung hat der TL sogar ein bisschen was von einem Sportcou-

pé. Im Vergleich zu den anderen gibt er im Umgang weniger Rätsel auf. Er lenkt präziser als der kopflastige Audi, bremst besser als Renault und Opel. Nur nicht in der Kurve vom Gas gehen! Pendelachse und Heckmotor bestrafen ein furchtbares Lupfen schlimmstenfalls mit einem Dreher.

Für mehr Drama ist der Boxer im Heck auch nicht zu haben. Weder dreht noch drückt er richtig, geht einfach nur gut gedämpft und beflissen seiner Arbeit nach. Obwohl die Messdaten etwas ande-

res sagen, klingt er leiser als der Rest – das alte VW-Argument, dass der Heckmotor-Kunde dem Lärm davonfährt.

Fazit

So ist er eben, der große Volkswagen. Objektiv veraltet und kompromissbehaftet, subjektiv ein Sonderling mit eigenem Charme und vertrauensbildenden Langzeitqualitäten. Auch ein schneller Rücken kann entzücken, die Fans wissen, was sie an ihrem Boxer im Heck haben.



Drei Runduhren, Mittelschaltung und intime Enge: Der 1600 TL macht auf Mittelstands-Porsche. Im Keller rauscht der flachgemachte Boxer; der kühlt wie der Fahrer mit Luft



Jeder der vier charakterstarken Bürgermeister ist für etwas besonders gut, und keiner von ihnen kann alles auf einmal.

Das ist der Renault 16 mit stilbildender Linie, nach der noch 50 Jahre später Familienautos entstehen. Dass er gemütlich fährt und der Motor keine Euphorie weckt, ist typisch für seine Zeit. In die ganz andere Richtung zeigt der Opel, der nur deshalb knapp hinterherfährt, weil im Rekord B eigentlich noch der alte A steckt. Allein das moderne, lauffähige Triebwerk ist ein Schritt nach vorn. Auch VW 1600 TL und Audi sind zwei gegensätzliche Charaktere – obwohl sie den gleichen bürgerlichen Kundenkreis ansprechen.

J. H. Muche



auto test Fazit

redaktion@auto-test.com

Der R16 ist der Revolutionär in diesem Feld. Eine Entdeckung der überraschend sportliche Ur-Audi; der ewige Biedermann, in dem noch viel von DKW und Mercedes steckt. Der Opel Rekord ist groß und verlässlich, Amerika im DIN-Format. Der VW 1600 ist liebenswert gestrig und solide.

Technische Daten	Audi L (F 103)	Opel Rekord B 1500	Renault 16	VW 1600 TL
Motor, Einbaulage	R4, vorn längs	R4, vorn längs	R4, vorn längs	B4, hinten längs
Ventile pro Zyl. / Nockenwellen	2/1	2/1	2/1	2/1
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Zahnräder
Hubraum (cm³)	1696	1492	1459	1584
Bohrung x Hub	80,0 x 84,4	82,5 x 69,8	85,5 x 69,0	85,5 x 69,0
Leistung (kW / PS)	53 / 72 bei 5000	44 / 60 bei 4800	40 / 54 bei 4000	40 / 54 bei 4000
Drehmoment (Nm)	123 / 2000	103 / 3200	110 / 2200	109 / 2200
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	148	135	140	140
Getriebe	4-Gang manuell	4-Gang manuell	4-Gang manuell	4-Gang manuell
Antrieb	Vorderrad	Hinterrad	Vorderrad	Hinterrad
Bremsen vorn / hinten	Scheiben / Trommeln	Scheiben / Trommeln	Scheiben / Trommeln	Scheiben / Trommeln
Reifengröße	165/80 R13 T	5,90 x 13	165/70 R14 T	165/80 R15 T
Radgröße (Zoll)	4,5 x 13	4,5 x 13	4,5 x 14	4,5 x 15
Vorbeifahrergeräusch	80 dB (A)	81 dB (A)	78 dB (A)	80 dB (A)
Tankvolumen (l) / Kraftstoffart	53 / Super	45 / Normal	55 / Super	40 / Normal
zulässiges Gesamtgewicht (kg)	1430	1420	1380	1320
Länge x Breite x Höhe / Radstand (mm)	4380 x 1626 x 1451 / 2490	4529 x 1690 x 1457 / 2639	4257 x 1648 x 1450 / li.: 2650, re.: 2710	4225 x 1640 x 1470 / 2400
Beschleunig. 0-50 / 0-60 / 0-80 km/h (s)	5,3 / 6,7 / 12,0	6,7 / 9,8 / 15,1	6,7 / 9,5 / 14,9	5,4 / 7,2 / 13,1
Elastizität 60-100 km/h (s)	6,0	7,5	7,5	7,2
Bremsweg aus 80 km/h (m)	44,3	57,5	47,3	46,4
Testverbrauch (l/100 km)	9,4	10,1	10,9	9,9
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	223	239	258	235
theoretische Reichweite (km)	560	440	460	400
Werkstattintervall (km)	5000	5000	5000	5000
Neupreis (D-Mark; 1965)	8400	6980	7835	6690
Zeitwert Zustand 2 (Euro)	8100	8900	7600	9300



**Ihre
Meinung
ist uns
wichtig!**



Die große Kaufberatung: Ein Modell auf Herz und Nieren geprüft – wir helfen mit kompetentem Rat bei Ihrer Kaufentscheidung



Megatest: Wie gewohnt informieren wir in jeder Ausgabe über die Top 10 eines Fahrzeugsegments, dazu gibt es viele Tipps zum Geldsparen

New Mobility: Die neue Rubrik zeigt auf, welche Alternativen zum eigenen Pkw die vielfältige Welt des Automobils bietet



Vergleichstest: Unsere erfahrenen Testredakteure bewerten objektiv und unabhängig – damit am Ende der Beste gewinnt



Die große **auto TEST** Leserumfrage: Mitmachen und gewinnen

Wir haben unser Profil geschärft: **AUTO TEST der Kaufberater** geht ab sofort noch weiter in die Tiefe. So finden Sie jetzt in jeder Ausgabe ein **Schwerpunkt-Thema**. In den Kaufberatungen geben wir noch detailliertere Empfehlungen für bis zu drei Fahrertypen, und im Vergleichstest bekommen Sie zusätzliche Tipps zum Preis-Leistungs-Sieger. Wir würden von Ihnen gern wissen, was Sie davon halten.

Unter www.auto-test.com/umfrage (oder einfach den QR-Code scannen) können Sie uns sagen, was Sie darüber denken. Und mit etwas Glück attraktive Preise gewinnen. Teilnahmeschluss ist der **16. März 2016**. Mehr Infos und Bedingungen finden Sie im Internet.



LESERBRIEFE

Wie hat Ihnen diese Ausgabe von AUTO TEST gefallen? Für Ihre Anregungen, Kritik und natürlich auch Lob haben wir immer ein offenes Ohr. Schreiben Sie uns einfach Ihre Meinung, per Brief oder E-Mail direkt an die Redaktion:

AUTO TEST
Wendelsteiner Straße 2a
91126 Schwabach

E-Mail:
redaktion@auto-test.com

**Unter allen Teilnehmern
verlosen wir:**

1 Satz OZ Omnia

Die Alus gibt es in Mattschwarz oder Silber. Wert: ca. 1000 Euro

5x ein Sonax-Pflegeset

Schutz und Pflege für die Lederausstattung Ihres Kfz. Wert: ca. 60 Euro





Kaufberatung Audi A4

Außerdem: Megatest • Tipps zum Autokauf • Blick in die automobiler Zukunft • Klassiker • New Mobility • Faszination etc.

Vergleichstest

Mazda CX-3



■ Mazda mischt jetzt auch bei den kleinen SUV mit. Vergleichstest gegen die Konkurrenten Fiat 500X und Suzuki Vitara

Kaufberatung

Volvo XC90



■ Lange hat die Ablösung des erfolgreichen XC90 auf sich warten lassen. Nützliche Kauf Tipps zum großen Schweden-SUV

Vergleichstest

Mini Clubman



■ Neuer Mini – der Clubman ist jetzt fast schon ein Großer. Vergleich mit Audi A3 Sportback, Kia Cee'd und Seat Leon

Dauertest

BMW 335d Touring xDrive



■ Auch der 3er hat die 100 000-Kilometer-Tortur hinter sich - wie er abgeschnitten hat, sagt unser Abschlussbericht

Die Redaktion behält sich vor, Themen aus aktuellem Anlass zu ändern

Kaufberatungen und Tests!

IHRE VORTEILE

- ✓ 6 Hefte für nur 2,20 € pro Heft
- ✓ portofrei ins Haus
- ✓ kein Heft mehr verpassen
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug

 **Exklusive Vorteile auf**
www.autobild.de/vip-lounge



**Jetzt AUTO TEST -
der Kaufberater
im Abo sichern!**

IN JEDEM HEFT:

- Umfangreiche Kaufberatungen und Tests
- Immer ein komplettes Fahrzeugsegment als Top-Thema
- Mehr Lifestyle-Themen, Insider-Infos und Kauftipps

JETZT BESTELLEN:

 auto-test.com/lesen

☎ 040/468 60 51 73

T16009

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle AUTO TEST - der Käuferberater zum Preis vorzuz. 2,20 € pro Heft (6 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankenzugung erhalte ich zusätzlich 1 Heft GRATIS. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur Deutschland. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO TEST - der Käuferberater erscheint im Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. H. Hamer, Amtsgericht Hamburg, HRB 77465. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerspruchsfreiheit finden Sie unter www.leserbonnstunde.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.



Rodel-Legende und Eberspächer
Markenbotschafter: Georg Hackl

Georg Hackl

GEORG HACKLS WINTERTIPP:

STANDHEIZUNG STATT EISKRATZEN!

01097 Dresden	Autoklimazentrum Dresden	0351/8802310	50126 Bergheim	Glasmacher GmbH	02271/995990
02730 Ebersbach	Firma Wolfgang Liebscher	03586/364525	60326 Frankfurt am Main	FBS Fahrzeugnachrüstung GmbH	069/7500000
08056 Zwickau	Dörfelt GmbH	0375/271770	63452 Hanau	Teltec GmbH	06181/98760
14612 Falkensee	Buschek Autoelektrik und Klimatechnik	03322/238095	63584 Gründau	G. W. Fischer GmbH	06051/92380
17489 Greifswald	Service-Center Ritzkowski	03834/85580	65205 Wiesbaden	Carline Technik & Design Vertriebs GmbH	0611/304080
17489 Greifswald	Service-Center Ritzkowski	03834/5856816	71229 Leonberg	Glemser GmbH	07152/48430
20539 Hamburg	J.A. Schlüter Söhne GmbH & Co. KG	040/7881688	73730 Esslingen	Adolf Dörrer GmbH & Co. KG	0711/317593
24211 Pohnsdorf	Stark Mobilservice	04342/858533	86159 Augsburg	Wehrmann GmbH	0821/257910
45478 Mülheim	Diesel Pitter GmbH	0208/589870	88212 Ravensburg	Ernst Lorch KG	0751/40020
46562 Voerde	moCom Standheizungen GmbH	02855/96540	93128 Regensburg	Auto Fuchs Kfz-Werkstatt & Handel	09402/780280

A WORLD OF COMFORT



Eberspächer

¹⁾ 100,- € Sofortrabatt bei Kauf und Einbau einer beliebigen Eberspächer Standheizung inkl. Zubehör vom 01.09.2015 bis einschl. 28.02.2016.

²⁾ Weitere 50,- € Cash-back, wenn Sie online eine Produktregistrierung unter www.eberspaecher-registraton.com durchführen und dort der Verwendung Ihrer persönlichen Daten zu Marketingzwecken zustimmen. Die Produktregistrierung mit Zustimmung kann auch unabhängig vom Sofortrabatt und außerhalb des angegebenen Aktionszeitraums gegen 50,- € Cash-back durchgeführt werden. Ihre Werkstatt wird Ihnen beim Kauf ein Informationsblatt zur Produktregistrierung aushändigen, auf dem ein Code angegeben ist, um bereits erfasste Angaben der Werkstatt zu Fahrzeug und Standheizung einfacher aufzurufen.



Vereinbaren Sie jetzt eine
Probefahrt!



Schon ab **10.690,- €**

¹ UPE zzgl. Überführung für einen Dacia Duster Essential S Ce 115 4x2. Abbildung zeigt Dacia Duster Prestige mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.